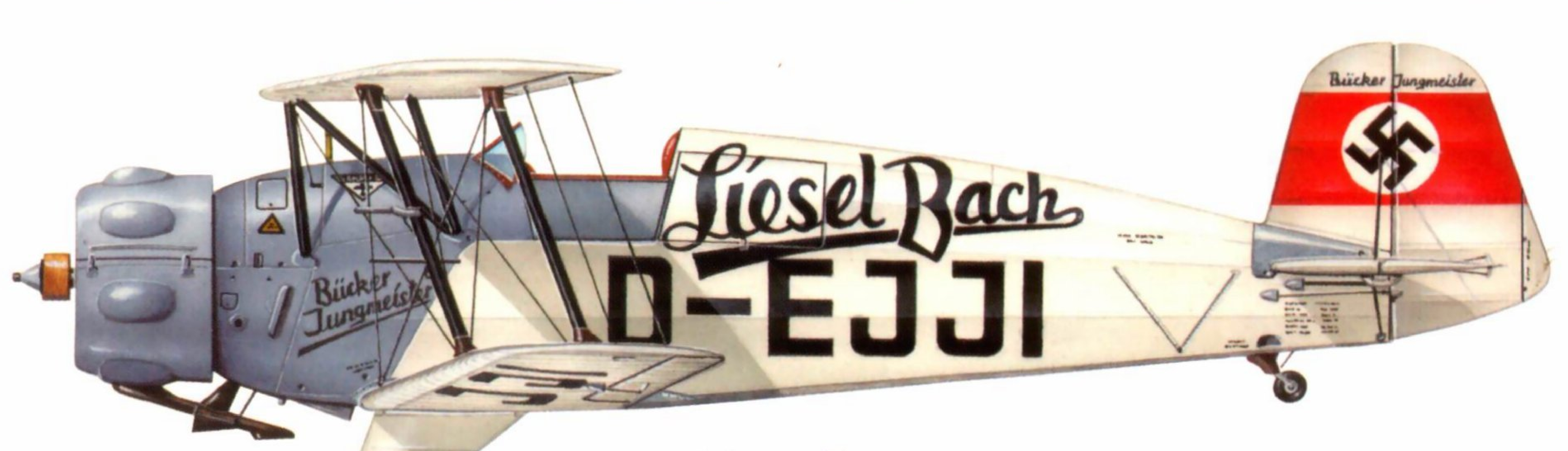
Preis DM 19,95 · SFr 19,90 · ÖS 140

# FLUGZEUG Profile


Bücker Jungmeister
Liesel Bach
D-EJJI
Bücker Jungmeister

# Bücker Bü 133

## „Jungmeister“

4 394240 519955 29

Die Geschichte des legendären Schuldoppeldeckers

29

# DIE PROFILE-SERIE

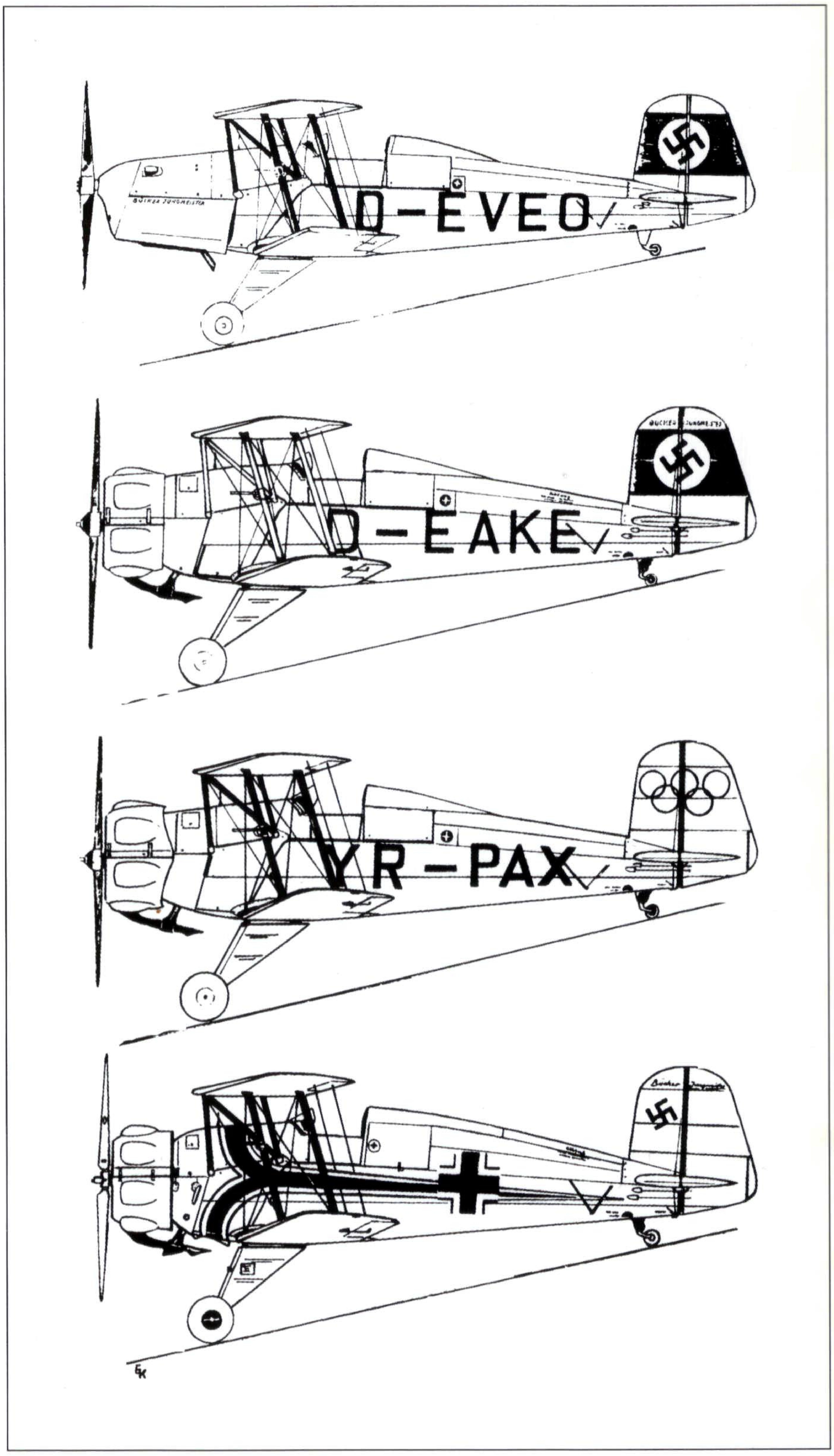
**PREIS PRO HEFT**
**19,95 DM**
**PLUS PORTO**

FLUGZEUG Profile
BAe Harrier
Von der P-1127 zur AV-8B
7
Panavia
Douglas C-54
Ein Airliner, der Geschichte machte!
15

FLUGZEUG Profile
Messerschmitt Bf 109 F
Das legendäre Standardjagdflugzeug der Luftwaffe
28

| | | |
|---|---|---|
| Nr. 1 | Arado Ar 240 | Best.-Nr. 1001 |
| Nr. 2 | Dornier Do 27 | Best.-Nr. 1004 |
| Nr. 3 | Heinkel He 60 | Best.-Nr. 1005 |
| Nr. 4 | Bölkow Junior | Best.-Nr. 1003 |
| Nr. 5 | Messerschmitt Bf 109 G/K | Best.-Nr. 1010 |
| Nr. 6 | Panavia Tornado (Jubiläumsmühle JaboG32) | Best.-Nr. 1011 |
| Nr. 7 | BAe Harrier | Best.-Nr. 1015 |
| Nr. 8 | Junkers Ju 87 A | Best.-Nr. 1014 |
| Nr. 9 | Focke Wulf 190 (Varianten) | Best.-Nr. 1021 |
| Nr. 10 | Heinkel He 219 Uhu | Best.-Nr. 1020 |
| Nr. 11 | Transall C 160 | Best.-Nr. 1022 |
| Nr. 12 | F 16 Fighting Falcon | Best.-Nr. 1025 |
| Nr. 13 | Messerschmitt Me 262 (Varianten) | Best.-Nr. 1026 |
| Nr. 14 | Flettner Fl 282 | Best.-Nr. 1028 |
| Nr. 15 | Douglas C-54 | Best.-Nr. 1030 |
| Nr. 16 | Mc Donnell Douglas F-15 Eagle | Best.-Nr. 1031 |
| Nr. 17 | DeHavilland Tiger Moth | Best.-Nr. 1032 |
| Nr. 18 | Heinkel He 111 H (Varianten) | Best.-Nr. 1034 |
| Nr. 19 | Fokker DR. I | Best.-Nr. 1036 |
| Nr. 20 | Siebel Fh 104 / Si 204 Varianten | Best.-Nr. 1037 |
| Nr. 21 | Messerschmitt Bf 109 G/K Rüstsätze | Best.-Nr. 1038 |
| Nr. 22 | Douglas DC-4 | Best.-Nr. 1039 |
| Nr. 23 | Deutsche Kreisflügelflugzeuge | Best.-Nr. 1040 |
| Nr. 24 | Junkers 52 | Best.-Nr. 1042 |
| Nr. 25 | Tank Ta 154 | Best.-Nr. 1043 |
| Nr. 26 | Stieglitz | Best.-Nr. 1044 |
| Nr. 27 | Bücker Bü 131 „Jungmann“ | Best.-Nr. 1045 |
| Nr. 28 | Messerschmitt Bf 109 F | Best.-Nr. 1046 |

**FLUGZEUG Publikations GmbH**
Thomas-Mann-Straße 3
89257 Illertissen
Telefon 0 73 03 / 96 42 20
Fax 0 73 03 / 96 42 41



**Bü 133 V-1, D-EVEO**

1. Prototyp des 'Jungmeisters' mit Hirth-Motor HM 506 von 160 PS.

Anstrich: allseitig Perlweiß, Haube und Verkleidungsbleche Aluminium-Silber. Landesemblem am Leitwerk: 1935 rechte Seite Schwarz-Weiß-Rot, linke Seite Hakenkreuzfahne

**Bü 133 B, D-EAKE**

1. Maschine mit Bramo-Sternmotor Sh 14A-4.

Anstrich: allseitig Perlweiß wie 1. Prototyp. Landesemblem am Leitwerk: Anfangs wie oben, später beidseitig Hakenkreuzfahne.

**Bü 133 B, YR-PAX**

Mit verbesserter Motorhaube, Maschine des rumänischen Hauptmanns Papana.

Anstrich: allseitig Perlweiß, Haube und Verkleidungsbleche in Aluminium-Silber.
Anmerkung: Papana ließ später an der Maschine folgendes Farbstyling anbringen:
Oberer Tragflügel, Oberseite:
Rotes Schachbrett-Karomuster.
Oberer Tragflügel, Unterseite:
Zulassungskennzeichen YR-PAX auf beide Flügel verteilt
Unterer Tragflügel, Oberseite:
Zulassungskennzeichen YR-PAX (wie oben).
Unterer Tragflügel, Unterseite:
Rote Fieselerstreifen, dreifach je Fläche.
Am Seitenleitwerk: die 5 Olympiaringe in Farbe.

**Bü 133 C**

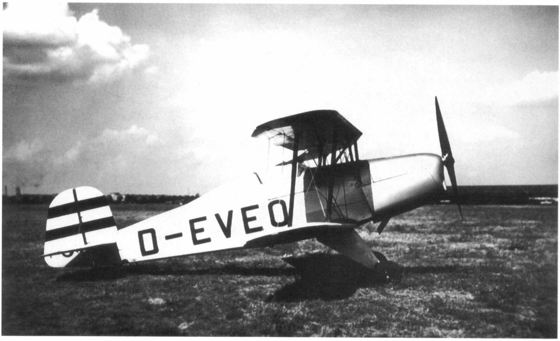
Standardausführung für die Luftwaffe.

Anstrich von 1940/41: allseitig RLM-Trainer-Grau mit weißumrandeten grünen Streifen, an den Rumpfseiten breites Balkenkreuz, Hakenkreuz am Leitwerk nur auf der Seitenflosse.

## FLUGZEUG Profile Impressum:

Herausgeber: Flugzeug Publikations GmbH
Thomas-Mann-Str. 3, 89257 Illertissen
Tel.: 07303/964220
Fax: 07303/964141

Autor: Erwin König
Layout: Michelle Tremel
Grafiken: Manfred Meyer
Fotos: Autor
Satz, Druck u. Reproduktion: Tussa Druck GmbH, 89257 Illertissen



**Der erste Prototyp Bü 133V-1 D-EVEO 1935**

# Bü 133 - Entwicklungsgeschichte

Ein spezielles Musterflugzeug für den Kunstflug wurde nach der Bü 131 'Jungmann' die zweite Konstruktion des neuen Bücker-Werkes in Berlin-Johannisthal. Es war der 'Jungmeister' mit der vom RLM vergebenen Nummer 133. Ein einsitziger Doppeldecker, etwas kleiner als sein Vorgänger Bü 131, aber stärker gepowert. Unübertroffen in seinen Leistungen war es das Flugzeug, was Bücker weltbekannt machte und Kunstflugexperten über mehrere Jahrzehnte das beste Kunstflugzeug der Welt nannten.

Der Prototyp kam 1935 zum ersten Flug und wurde von Luise Hoffmann, die unterdessen bei Bücker Werkpilotin geworden war, eingeflogen. Sie war somit überhaupt die erste Werkpilotin Deutschlands. Leider verunglückte sie noch im gleichen Jahr mit einer Bü 131 tödlich bei Wien.

Bückers Chefkonstrukteur Anders J. Andersson hatte mit diesem kleinen wendigen Flugzeug mit enormer Leistungskraft etwas ganz besonderes geschaffen. Alle namhaften fliegerischen Experten rissen sich förmlich darum, diese neue Maschine einmal fliegen zu können. Das Flugzeug war nach dem Anfänger-Schulflugzeug Bü 131 für die danach folgende Fortgeschrittenen-Ausbildung mit Kunstflug konzipiert. Alle Forderungen, die an ein solches Flugzeug gestellt werden, waren hier mit hervorragenden und damals nicht zu überbietenden Flugleistungen vollends erfüllt.

Das erste Flugzeug dieser neuen Doppeldecker-Reihe war noch mit dem Hirth-Reihenmotor HM 506 von 140 PS ausgerüstet. Aber bei den nachfolgenden Maschinen wurde der bewährte Siemens Bramo 7-Zylinder Sh 14A-4 von 160 PS eingebaut. Bis auf den Motor waren die nächsten zwei Flugzeuge genau wie der Prototyp.

Bei der Bü 133 wurden 40 Prozent Teile von der Bü 131 verwendet. Pfeil und V-Form, oberes und unteres Tragdeck sowie der Abstand der Flächenholme waren übernommen worden. Reduziert war die Spannweite um 80 cm und der Rumpf um 47 cm auf Länge 6,15 m.

Gleich das zweite Flugzeug hatte der rumänische Hptm. Alex Papana bestellt. Dieses Flugzeug mit dem Kennzeichen YP-PAX und das dritte, die D-EAKE, waren baugleich und wurden als BÜ 133B bezeichnet. Alle anderen nachfolgenden waren dann die Flugzeuge der Serie Bü 133C.

## Bü 133C

### Das erfolgreichste und beste Kunstflugzeug der Welt.

Es wurde 1936, nachdem das Bücker-Werk nach Rangsdorf übergesiedelt war, dort entwickelt und in den neuen geräumigen Produktionshallen im Reihenbau hergestellt. Die Motorhaube über dem Sternmotor war verfeinert worden, ein neuer Rumpf um 14 cm verkürzt, war vom Cockpit ab in der Höhe verbreitert und nach hinten gezogen. Dadurch entfiel der zuvor vorhanden gewesene Windabfluß und Nackenschutz des Piloten. So verbessert wurde der 'Jungmeister' zum erfolgreichsten Kunstflugzeug der Welt. Alle nationalen und internationalen Wettbewerbe wurden mit diesem Flugzeug gewonnen. Andere Maschinen hatten mit ihren Piloten kaum noch Chancen. Die besten Kunstflieger Deutschlands stiegen auf dieses Flugzeug um und flogen damit von Erfolg zu Erfolg.

Im Flug über die bis 7000 m hohen und für Flieger gefährlichen Anden in Südamerika bewies der Chefpilot von Bücker, Arthur Benitz, im April 1937 die enorme Leistungsfähigkeit dieses kleinen Flugzeuges. Das war die erste Überquerung des Kordilleren-Gebirges mit einem Sportflugzeug. Eine bewundernswerte Leistung von Pilot und seinem Flugzeug, dem offenen Doppeldecker.

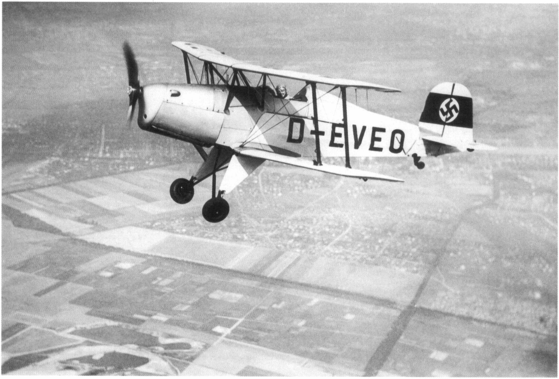
An den Fliegerschulen des NSFK und der deutschen Luftwaffe wurde der 'Jungmeister' das Standardflugzeug für die Kunstflugausbildung, was ein wichtiger Faktor und das Primäre in der militärischen Fliegerausbildung war.

Mit ihm wurden auch an zahlreichen Schulen des NSFK präzises Figurenfliegen im Verband eingeführt und in den Fliegerkorps-Gruppen sogenannte Kunstflugketten zusammengestellt. Diese machten dann an Flugveranstaltungen Kunstflug im Verband.

Die Darmstädter Kunstflugkette des Korpsführer flog sogar aneinander angekettet im Verband ihre Kunstflugfiguren. Alle drei Flugzeuge machten zusammen die schwierigsten Figuren und waren vom Start weg bis hin zu Landung an den Flächen angebunden. Eine nicht mehr zu überbietende glanzvolle Leistung, die auch nur mit dem 'Jungmeister' zu machen war. Nie zuvor und danach ist so etwas noch einmal irgendwo in der Welt gesehen worden.

Auch die Luftwaffe stellte unter der Führung von Hauptmann Trübenbach eine Kunstflugkette zusammen. Ihr erstes öffentliches Debüt hatte sie in Nürnberg 1938 beim Reichparteitag.

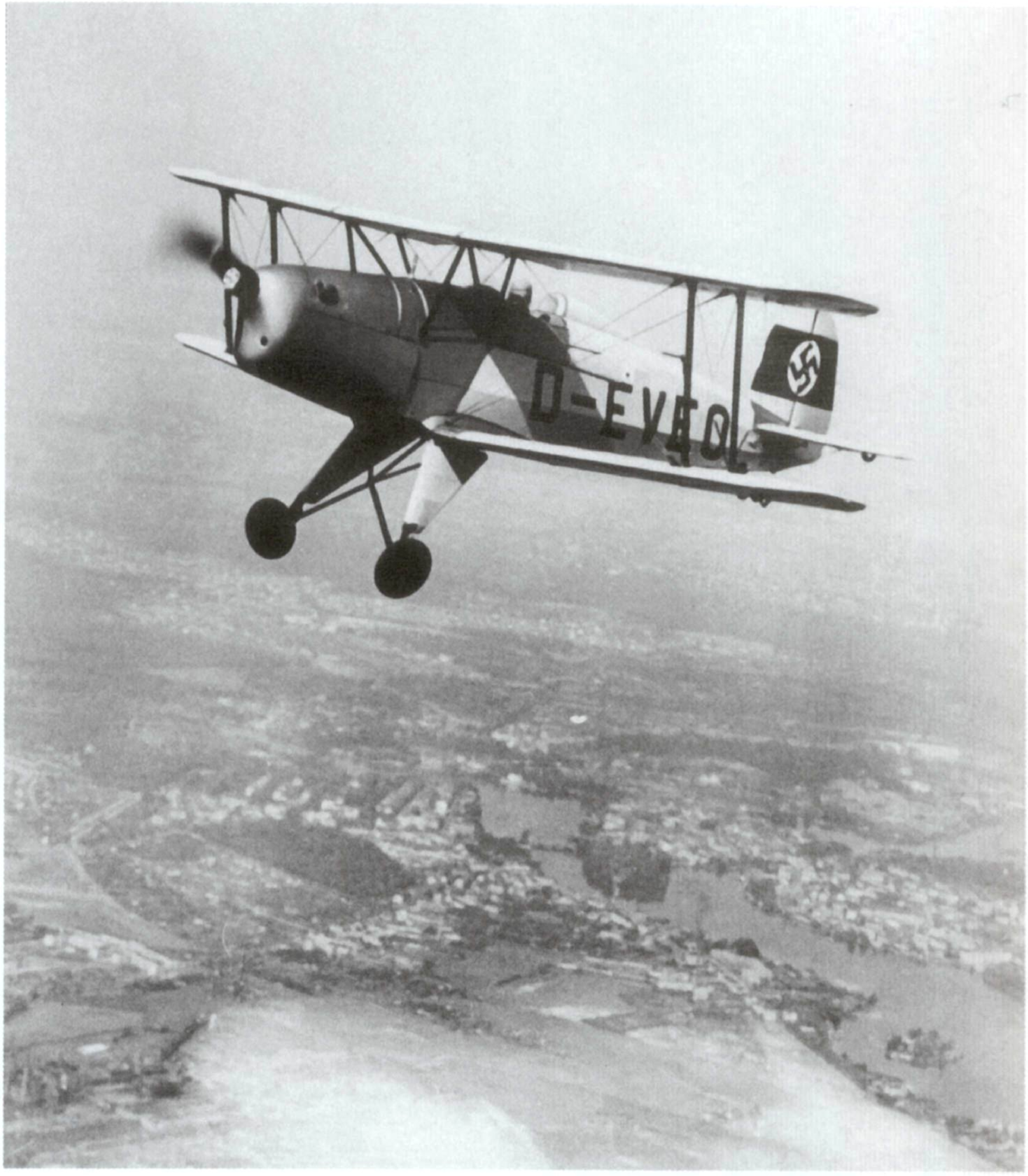
Nur wenige Monate vor Kriegsbeginn 1939 entstand daraus, auch mit Hptm. Trübenbach, eine Kunstflugstaffel für die Luftwaffe. Nach einem intensiven Trainingslager auf dem Bücker-Gelände in Rangsdorf im Mai 1939 war das erste öffentliche Auftreten beim internationalen Militar-Fliegertreffen in Arlon/Belgien am 9. Juli 1939. Zum friedlich fliegerischen Wettbewerb trafen sich dort, noch zwei Monate vor Kriegsbeginn, die



**Bückers Werkpilotin Luise Hoffmann im Flug mit der Bü 133V-1**

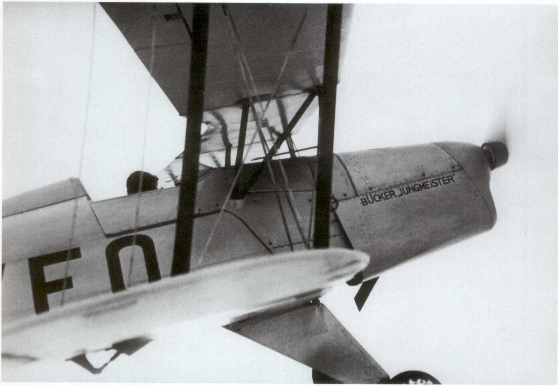
Militärpiloten von Frankreich, England, Italien, Schweiz und Deutschland.

Die Schweiz hatte gleich nach der Wahl des 'Jungmann' 1936 zum besten Schulflugzeug für ihre Luftwaffe auch ein Übungsflugzeug zur Ausbildung ihrer Jagdflieger gesucht. In einem Vergleich mit verschiedenen Typen ging eindeutig der 'Jungmeister' als bestes Flugzeug hervor. Man erwarb auch hier, wie beim 'Jungmann,' die Lizenzrechte und ließ bei Dornier in Altenrhein neben den 'Jungmann' auch 52 'Jungmeister' bauen. Zuvor hatte man noch drei Maschinen aus Rangsdorf gekauft.
Zu bemerken wäre hier noch Folgendes:
Die sehr guten Rückenflugfähigkeiten des 'Jungmeister' wurde einmal noch in den 50er Jahren eindrucksvoll von dem Schweizer Kunstflugmeister Albert Ruesch demonstriert. Für einen Testversuch überflog er die Alpen nur im Rückenflug. Von gleich nach dem Start weg bis hin zur Landung.
Zahlreiche 'Jungmeister' aus der Schweiz fanden den Weg nach Abgabe des Flugzeuges vom Militär an den Aero-Club in den 60er Jahren in die USA. Dort ist es bis heute immer noch ein sehr begehrtes Flugzeug und hat viele Liebhaber. Auch wurde er von Amateuren nachgebaut. Für den Siemens Sternmotor verwendete man amerikanische Lycoming-Motoren bis zu 200 PS.
Wegen der Nachfrage aus den USA wurde 1967 in Deutschland begonnen, einige 'Jungmeister' neu nachzubauen. Initiator war der amerikanische Ing. Jack D. Canary, der auch den Verkauf leitete. Bei der Fa. Bitz

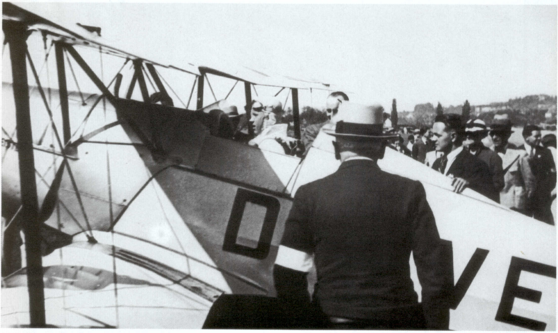


**Die D-EVEO im Flug über Treptow**

**Der Generalluftzeugmeister Ernst Udet flog und erprobte für das technische Amt des RLM den ersten Prototyp der Bü 133, in der Mitte Direktor C. C. Bücker.**

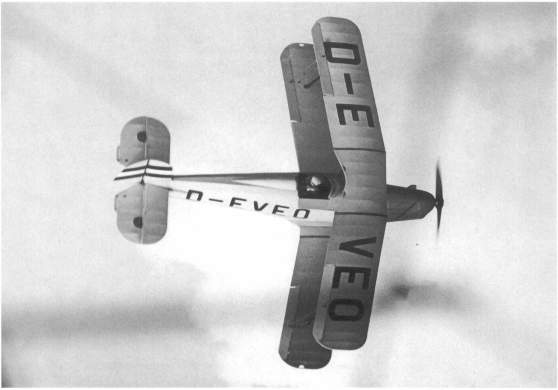


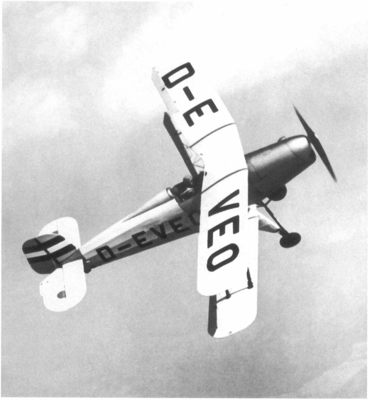
Die Bü 133 hat unterdessen den Nahmen 'Jungmeister' bekommen, der hier, wie beim 'Jungmann', an der Motorhaubenseite angebracht wurde.



Walo Höring flog und prüfte gleich 1935 als Motorflugexperte des Eidgen. Luftamtes den Prototyp in der Schweiz. Hier beim Flugtag in Lausanne.

Bücker-Werkpilotin Luise Hoffmann 1935 an der D-EVEO, von der sie schwärmte und die sie mit Begeisterung flog. Sie verunglückte noch im gleichen Jahr im November mit einer Bü 131A bei Wien tödlich.





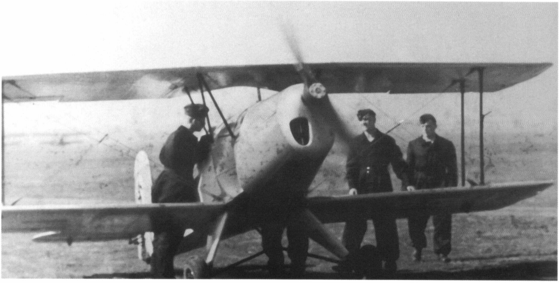
in Haunstetten wurde mit Hilfe von Unterlagen aus der Schweiz der erste Nachbau 1968 als Bü 133 D-1 fertiggestellt. Beim Einfliegen beteiligte sich auch mit Begeisterung der Altmeister des Kunstfluges Graf Hagenburg.

Nacheinander konnten noch drei weitere Maschinen hergestellt werden. Alle vollkommen dem alten Original entsprechend und mit dem Stern-Motor Siemens Sh 14A-4, den man noch aus der Schweiz bekommen konnte.

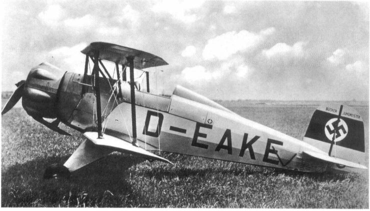
Als dann Canarys in den USA tödlich verunglückte, wurde das Unternehmen wieder eingestellt. -

**Luftwaffenerprobung - die D-EVEO wird beim Flugtag in Staaken von Luftwaffenpiloten geflogen - 1936.**

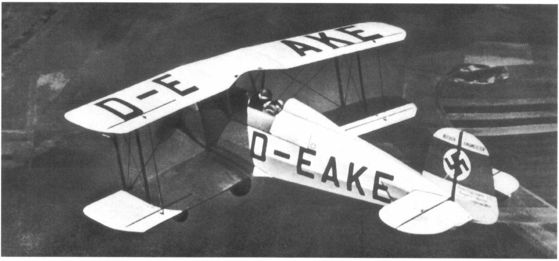
BÜCKER JUNGMEISTER

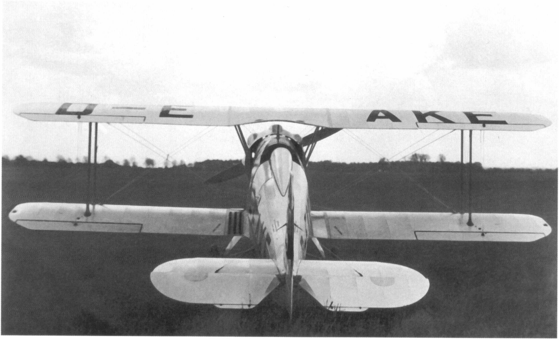


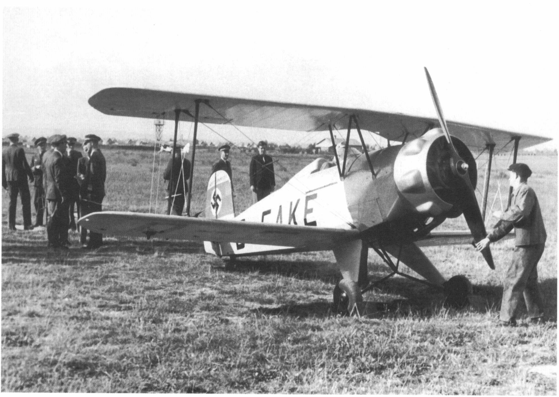
## Bü 133B


D-EAKE
BÜCKER JUNGMEISTER

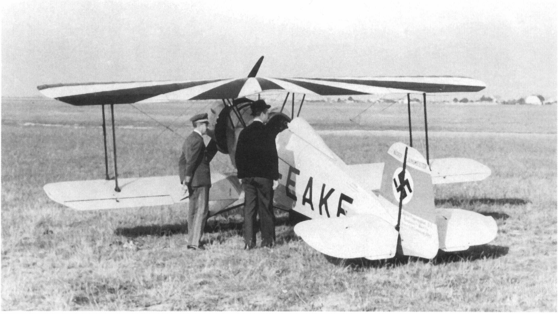
Die zweite Version des 'Jungmeisters' war die B-Ausführung, von der nur zwei Stück gebaut wurden, die D-EAKE und YR-PAX. Den Hirth-Reihenmotor hatte man durch den 7-Zylinder Sternmotor Siemens Sh 14 von 160 PS ausgewechselt, der dann in der nachfolgenden C-Ausführung beibehalten wurde.


D-EAKE
D-EAKE

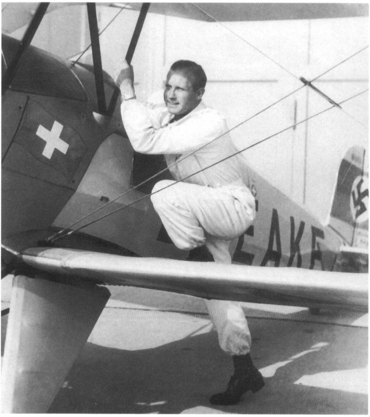




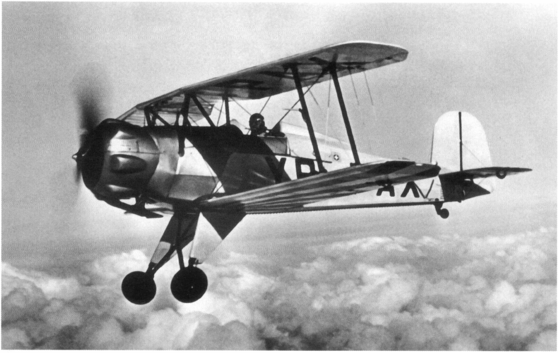
**Die Bü 133B D-EAKE im Juni 1937 auf Besuch in Österreich.**



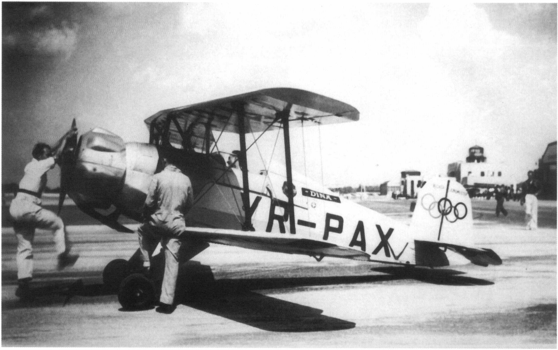
Die Fieseler-Streifen waren für den Olympia-Kunstflugwettbewerb 1936 angebracht worden. Das Flugzeug nahm zwar nicht am Wettbewerb teil, doch die Streifen wurden belassen.



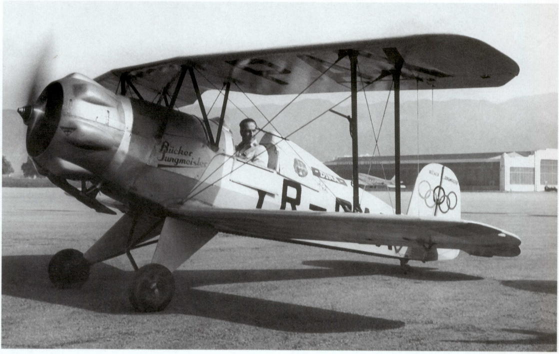
Walo Hörning prüfte als Motorflugexperte der Schweiz wie zuvor die D-EVEO auch die D-EAKE. Vorne am Seitenblech war vorübergehend die Schweizer Fahne aufgemalt worden.



**Die zweite Bü 133 der B-Ausführung war die YR-PAX, die der rumänische Hauptmann Alex Papana bestellt und erhalten hatte.**



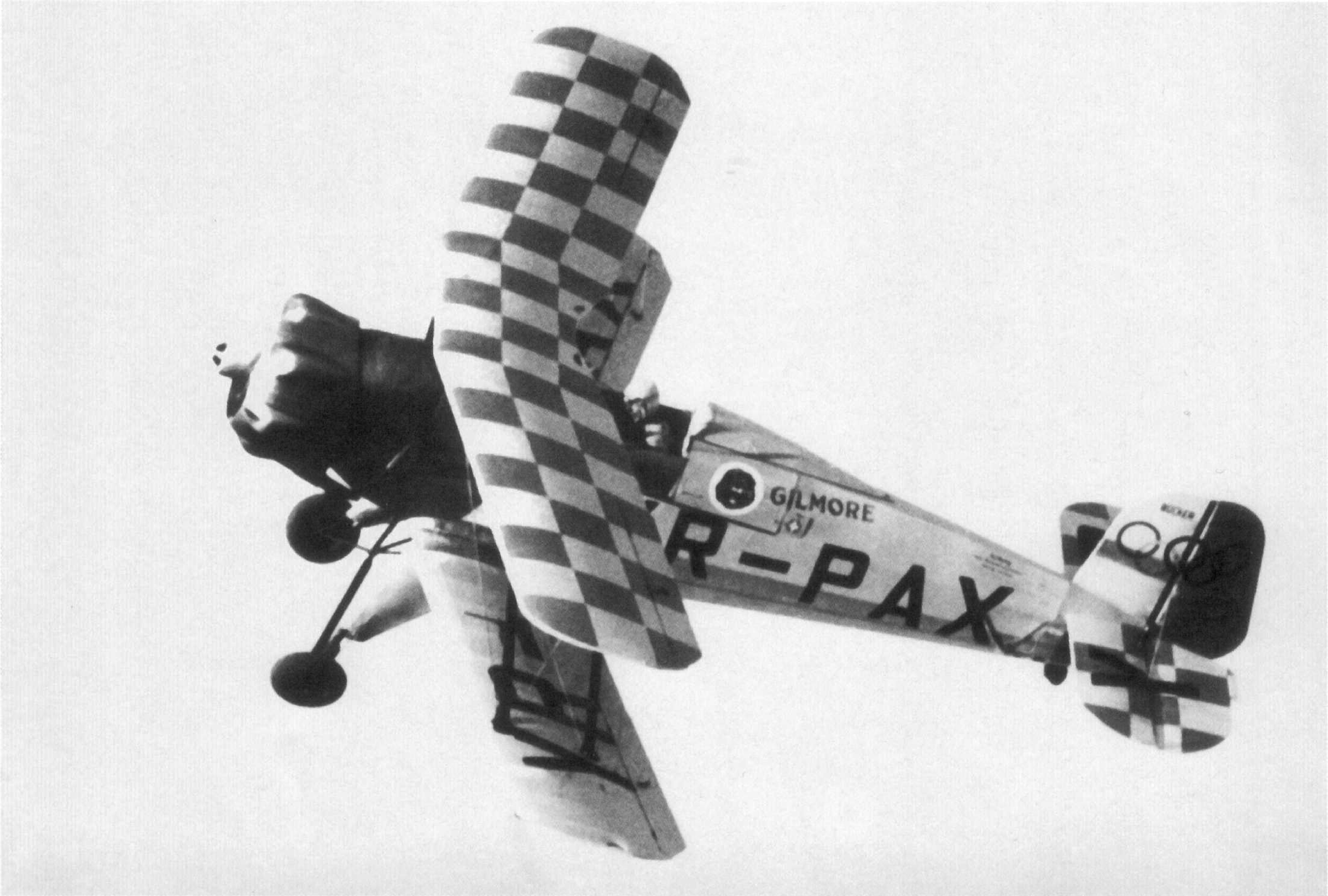
**Hauptmann Papana beim Flugmeeting in Cleveland/USA 1937. Die Olympischen Ringe am Leitwerk sind von der Teilnahme Papanas beim Wettbewerb in Rangsdorf 1936.**



## Bü 133B

Einsitzer für Kunstflug
mit Hirth-Motor HM 506 von 140/160 PS

| | |
|---|---|
| Spannweite oben/unten | 6,60 m |
| Länge | 6,15 m |
| Höhe | 2,25 m |
| Radspur | 1,70 m |
| Rüstgewicht | 585 kg |
| Zuladung | 190 kg |
| Reichweite | 500 km |
| Flugdauer | 2,2 h |
| Verbrauch | 18 l/100 km |
| Schmierstoff | 0,28 l/100 km |
| Höchstgeschwindigkeit | 230 km/h |
| Reisegeschwindigkeit | 200 km/h |
| Landegeschindigkeit | 80 km/h |
| Dienstgipfel | 5500 m |
| Steigen a/Boden | 5,8 m/s |
| Steigen auf 1000 m | 3 min. |
| Flächenbelastung | 492 kg/qm |
| Reifengröße | 420x150 |
| Spornradgröße | 135x45 |
| Propellerlänge | 1,95 m |



## Bü 133B

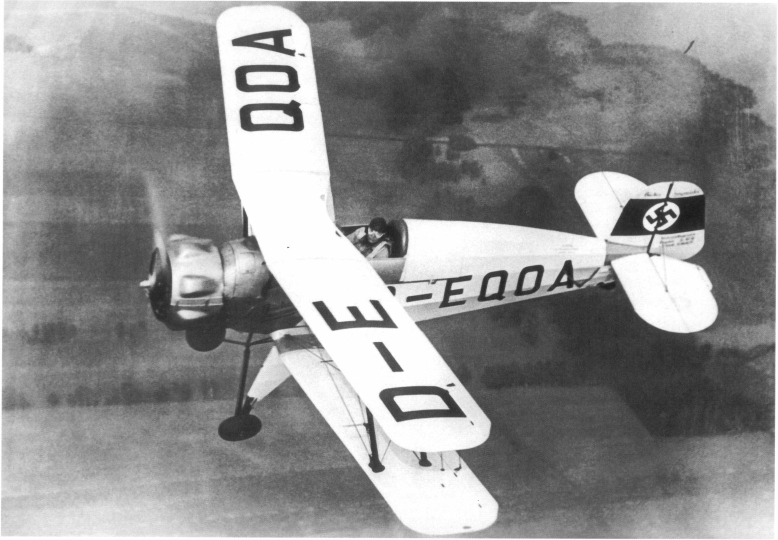
mit Siemens Bramo Sh 14A-4 von 160 PS
7-Zylinder Sternmotor

| | |
|---|---|
| Spannweite oben/unten | 6,60 m |
| Länge | 6,02 m |
| Radspur | 1,62 m |
| Höhe | 2,20 m |
| Rüstgewicht | 420 kg |
| Zuladung | 190 kg |
| Fluggewicht | 610 kg |
| Reichweite | 500 km |
| Flugdauer | 2,5 h |
| Verbrauch | 18 l/100 km |
| Höchstgeschwindigkeit | 220 km/h |
| Reisegeschwindigkeit | 200 km/h |
| Landegeschindigkeit | 90 km/h |
| Startstrecke | 116 m |
| Landestrecke | 114 m |
| Steigen auf 1000 m | 2,8 min. |
| Steigen auf 3000 m | 10,7 min. |
| Steigen auf 5000 m | 26,9 min. |
| Kraftstoffmenge | 92 l |
| Schmierstoff | 9 l |
| Propellerlänge | 2,20 m |
| Bauart | Holz, 2-Blatt starr von Heine oder Schwarz |

Besondere Merkmale:

Rückenfluganlage
Steuerbare Spornrolle
am Boden einstellbare
VDM-Metall-Luftschraube
(auf Wunsch)
Tragflächenriß:
Rechteckform oben/unten

| | | |
|---|---|---|
| V-Form | oben | 1,5 Grad |
| | unten | 3,5 Grad |
| Pfeilform | oben | 11 Grad |
| | unten | 11 Grad |



Der deutsche und niederländische Kunstflugmeister von 1937 Rudolf Lochner im Flug mit einer der ersten Maschinen aus der Serie Bü 133C

## Technischer Aufbau der Bü 133 'Jungmeister' in Kurzform
(entspricht auch in etwa der Bü 131 'Jungmann')

**Tragwerk:**
Einstielig verspannter offener Doppeldecker, oberes Tragdeck dreiteilig, unteres zweiteilig mit je zwei Doppel-T-Holme, Holzrippen, normale Innenverspannung, stoffbespannt. Ober- und Unterdeck austauschbar, desgleichen auch die Querruder (stoffbespannt) im Ober- und Unterdeck. Zwei Flächenstiele aus Stahlrohr untereinander verspannt.

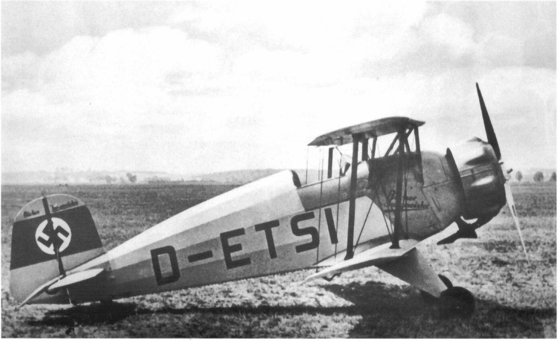
**Triebwerk:**
Motor im Rumpfbug auf abnehmbaren, aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren geschweißten Motorbock, 4-Punktaufhängung, leicht abnehmbar, dahinter Kraft- und Schmierstoffbehälter. Kraftstofförderung durch Pumpe.

**Rumpfwerk:**
Gerippe aus verschweißten Chrom-Molybdän-Stahlrohren und stoffbespannt. Verstellbarer Sitz.

**Leitwerk:**
Höhenleitwerk aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren, verschweißt und stoffbespannt, Höhenruder 2-teilig und kugelgelagert. Seitenleitwerk das gleiche, Seitenruder 1-teilig und kugelgelagert. Seitenflosse zur Höhenflosse durch Stromliniendrähte verspannt.

**Steuerwerk:**
Normale Knüppelsteuerung, kugelgelagert. Querruderantrieb durch Drahtseilzüge, Höhenruderantrieb durch Stoßstangen und Drahtzug, Seitenruderantrieb durch Seilzüge. Trimmklappen am Höhenruder durch links vom Sitz angeordneten Handhebel während des Fluges einstellbar.

## Bü 133C
## Formvollendet und unübertroffen - das erfolgreichste Kunstflugzeug der Welt!

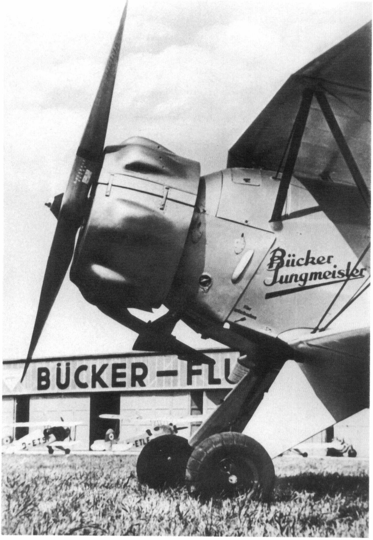


**Auch ein Flugzeug aus der in Rangsdorf angelaufenen Serienproduktion Bü 133C**

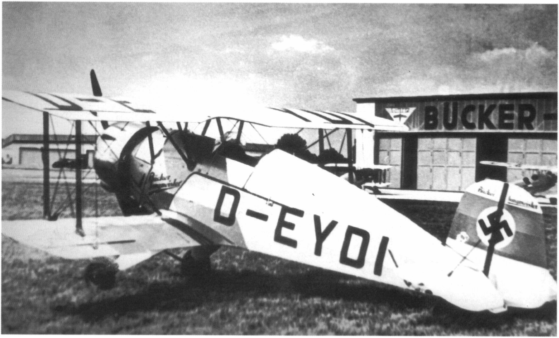
**Fahrwerk:**

Geteilte Achsen, Federbeine mit Spiralfeder und Öldämpfung. Ballonräder mit mechanischer Duo-Servo-Bremse. Heckrad gefedert mit Spiralfeder und Öldämpfung, kann wahlweise mit dem Seitenruder gekoppelt werden, so daß das Heckrad entweder um 360° drehbar oder gesteuert ist.

**Ausrüstung: normal**
1 Fahrtmesser, 1 Höhenmesser, 1 Drehzahlmesser, 1 Kraftstoffvorratsmesser,1 Doppeldruckmesser für Kraft- und Schmierstoff, 1 Anlaßmagnet, 1 Zündschalter, 1 Feuerlöscher (1 ltr.), Einspritzvorrichtung, 1 Borduhr, 1 Kompaß, 1 Kartentasche, 1 Werkzeug- und Sanikasten, Bauch- und Schultergurt, Sitzabdeckung.

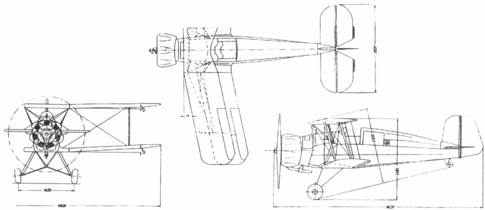


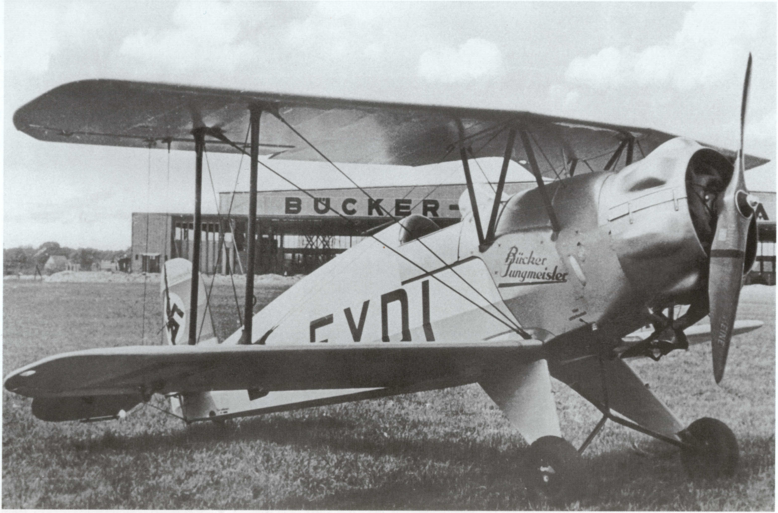
**Seitliche Vorderansicht der Bü 133C mit der neuen verfeinerten Haube der C-Ausführung um den Siemens Sternmotor.**


BÜCKER
D-EYDI

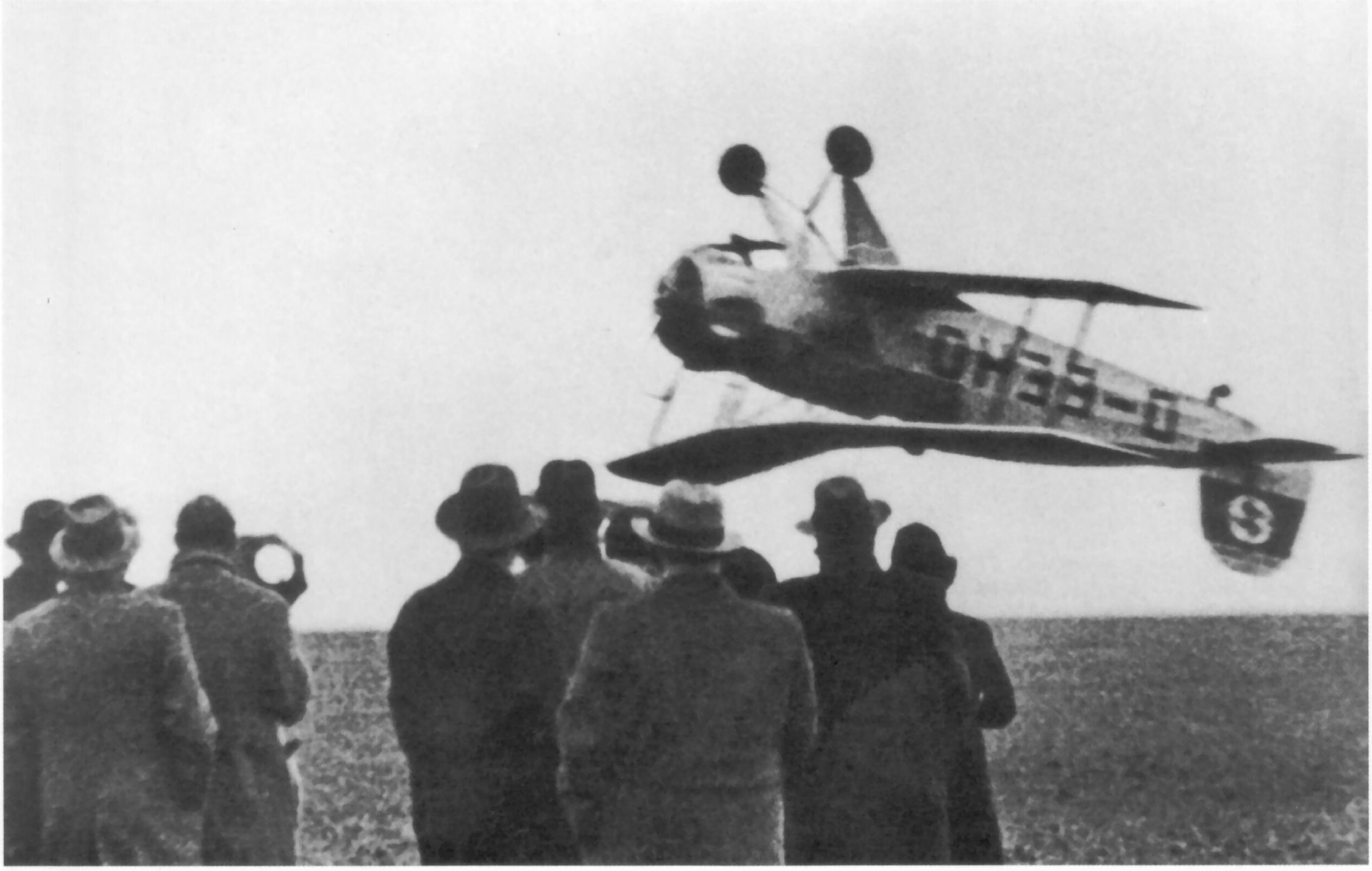
**Bü 133C D-EYDI vor der geöffneten Einflieger-Halle**

**Bü 133, JUNGMEISTER**

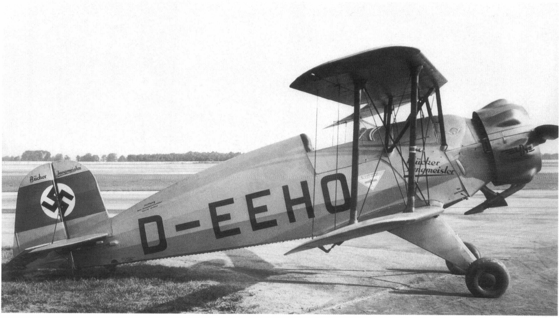

2500
1620
6600
2200


BÜCKER-
Bücker
Jungmeister
-EYDI

Vor der gerade fertiggestellten, noch nicht eingeräumten Montage-Halle-3 die Bü 133C D-EYDI, April 1937



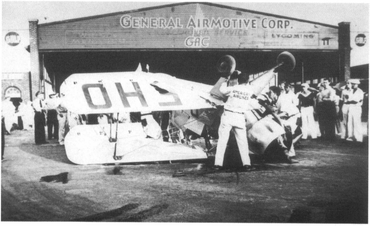
Graf Hagenburg im Flug mit der Bü 133C D-EEHO vor Presseleuten in Rangsdorf - seine Spezialität: Kunstflug-Akrobatik in Bodennähe


D-EEHO
Bücker Jungmeister

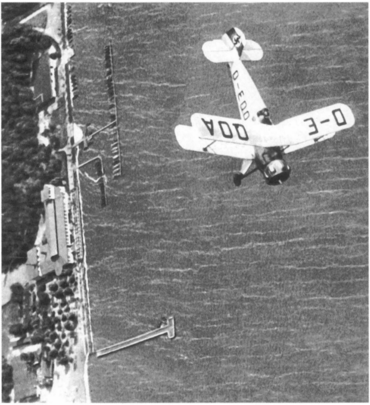
Die Bü 133C D-EEHO 1937 beim Flugmeeting in Cleveland/USA

EEHO
Jungmeister

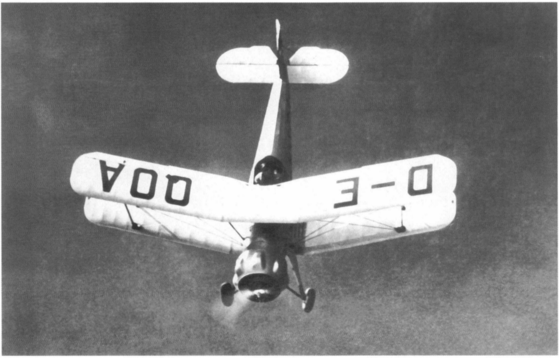
Graf Hagenburg wenige Minuten vor dem letzten Flug mit der D-EEHO

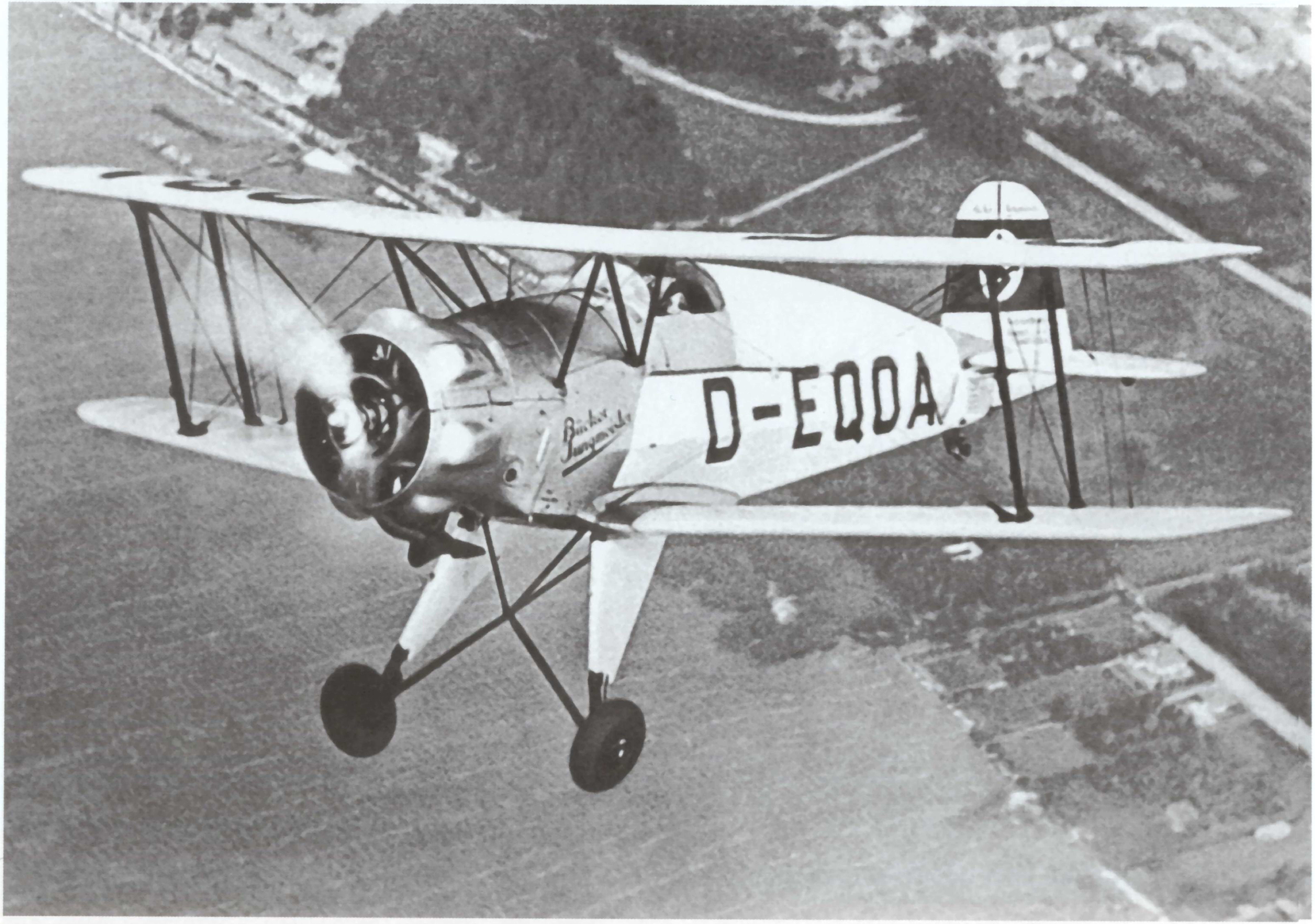

GENERAL AIRMOTIVE CORP.
GAC
LYCOMING
EHO

Hier in Cleveland ging die Bodenakrobatik des Grafen einmal schief - das Flugzeug stürzte infolge Bodenberührung ab und ging in Trümmer

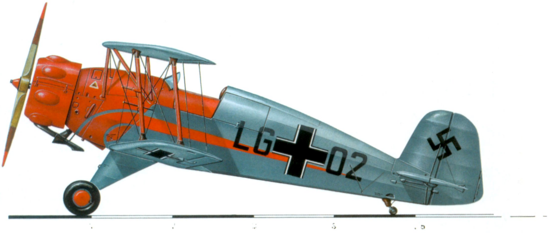


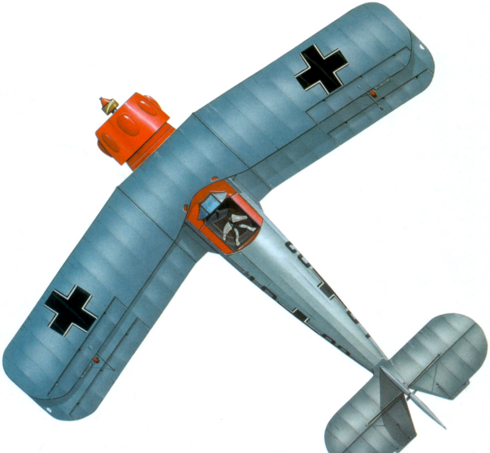
Rudolf Lochner fliegt mit der Bü 133C D-EQOA eine Rolle über dem Rangsdorfer See.
Am Ufer mitte, das Seebad-Kasino mit der Terrasse und rechts davon das Bootshaus mit den Anlegern.



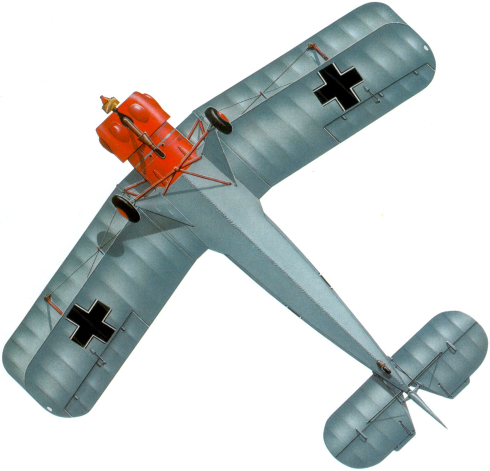


Der ‘Jungmeister’ D-EQOA mit Rudolf Lochner über dem Rangsdorfer See 1938

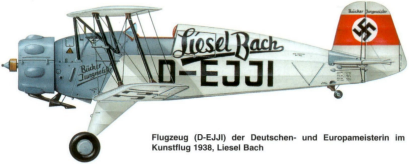

LG 02



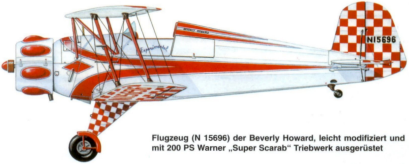
**Die Dreiseitenansicht zeigt die Maschine (LG+02) einer Jagdfliegerschule der Luftwaffe um 1939**



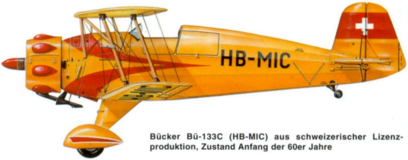
**Zeichnungen: Manfred Meyer**


Liesel Bach
D-EJJI
Bücker Jungmeister

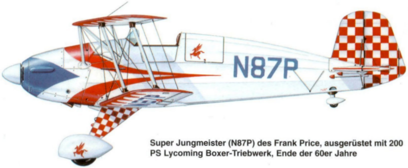
Flugzeug (D-EJJI) der Deutschen- und Europameisterin im Kunstflug 1938, Liesel Bach


BEVERLY HOWARD
N15696

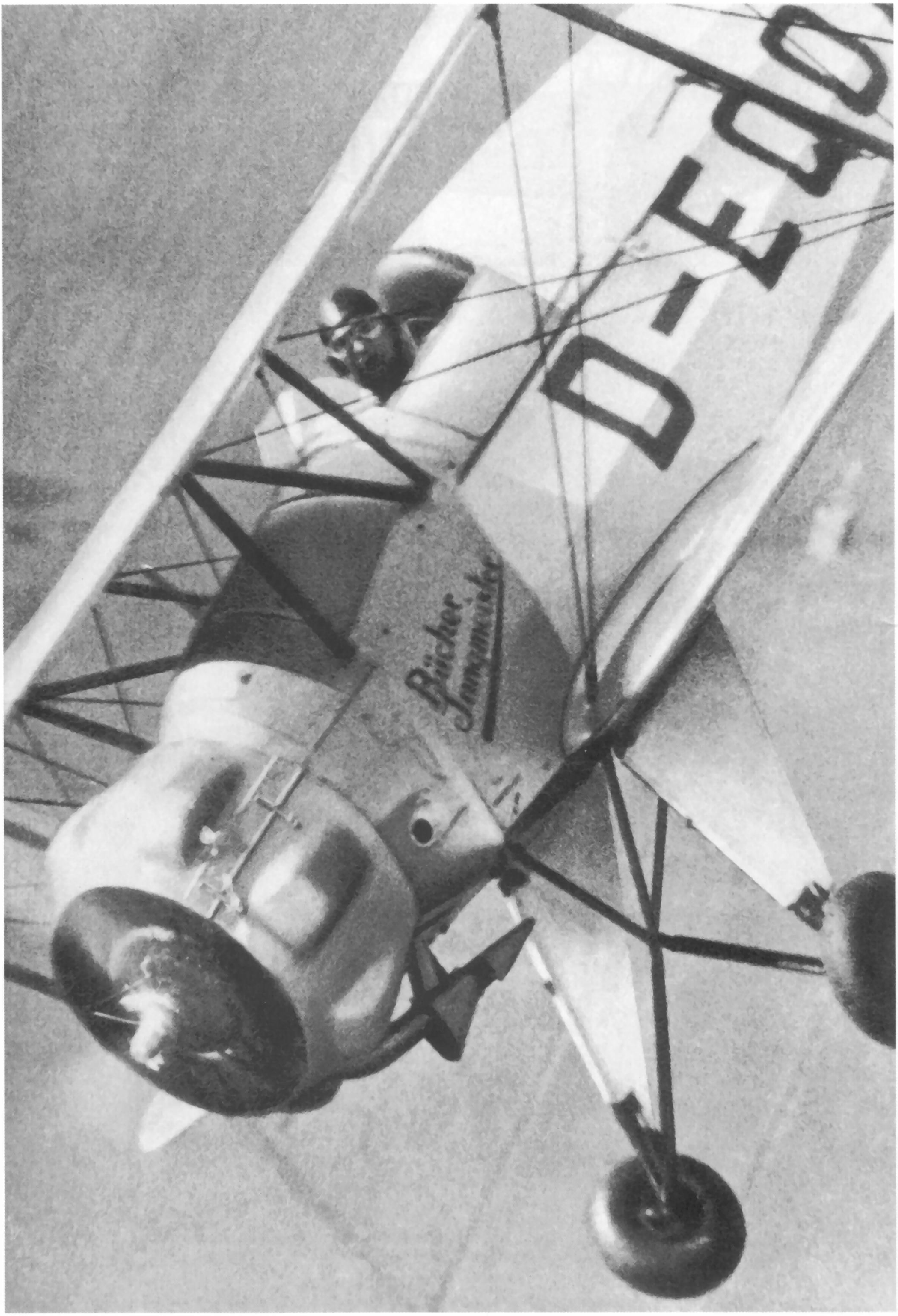
Flugzeug (N 15696) der Beverly Howard, leicht modifiziert und mit 200 PS Warner „Super Scarab“ Triebwerk ausgerüstet

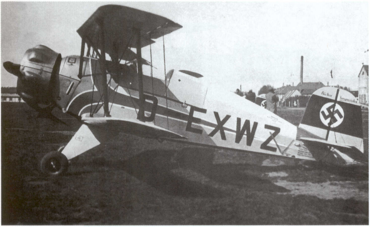


Bücker Bü-133C (HB-MIC) aus schweizerischer Lizenzproduktion, Zustand Anfang der 60er Jahre

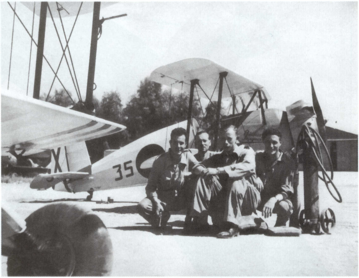


Super Jungmeister (N87P) des Frank Price, ausgerüstet mit 200 PS Lycoming Boxer-Triebwerk, Ende der 60er Jahre

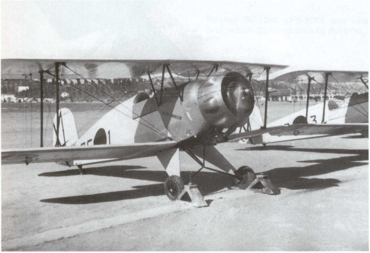

D-EQ
Bücker Jungmeister



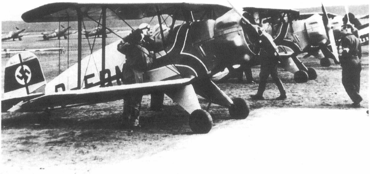
Bü 133C D-EXWZ



Einfluggruppe in Tablada. In der Mitte: Bücker-Werkpilot Josef Beier

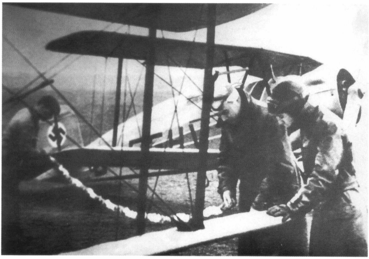


Im Februar 1937 wurden die ersten Bücker-Flugzeuge 'Jungmann' und 'Jungmeister' nach Spanien geliefert. Hier die Bü 133C 35•1. '35' ist der Code der militärischen Kennzeichen-Reihe für Bü 133.

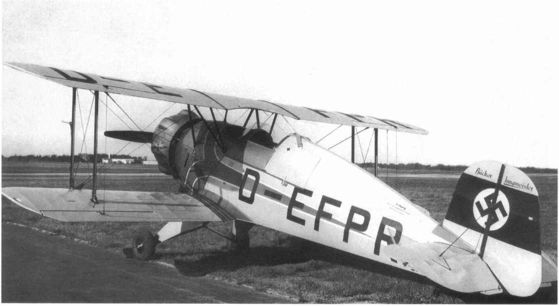


Die drei Bü 133C der Darmstädter Kette

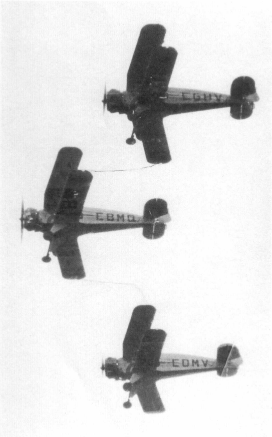
Die Piloten der Darmstädter Kunstflugkette machten aneinander gebunden Kunstflug.



Hier werden die Flugzeuge miteinander an den Tragflächen verbunden.

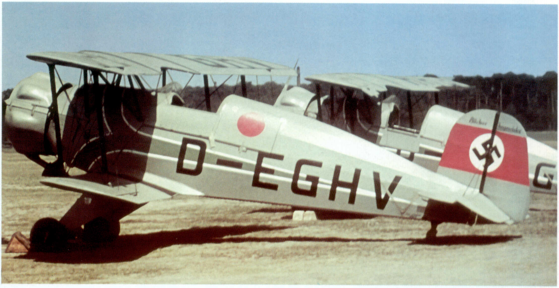

D-EFPR
Bücker
Jungmeister

Bü 133C D-EFPR mit den neu eingeführten grün/weißen Streifen

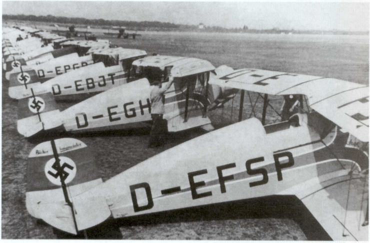

EGUV
EBMQ
EDMV

Graf Hagenburg mit der D-EFPR beim Flugtag in Mannheim 1938

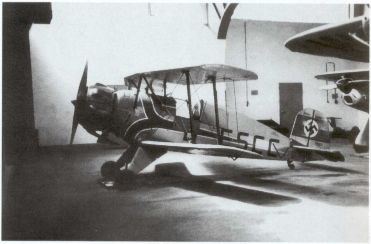
Die Kunstflugkette an den Flächen verbunden im Flug



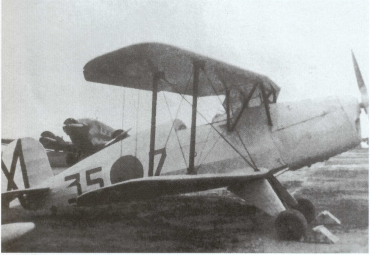
Flugzeuge der Kunstflugkette des Korpsführer vom NSFK mit der neu eingeführten Werkslackierung RLM leichtgrau über alles. Der grün-weiße Streifen wurde serienmäßig beibehalten.



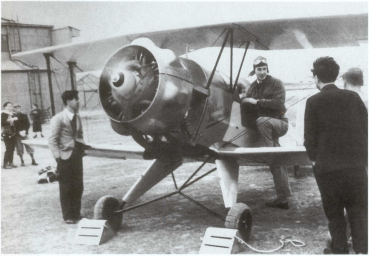
Bei der deutschen Kunstflugmeisterschaft 1939 in Frankfurt/Main flogen alle 22 Teilnemer einheitlich den Bücker 'Jungmeister' in der neuen RLM-Lackierung.



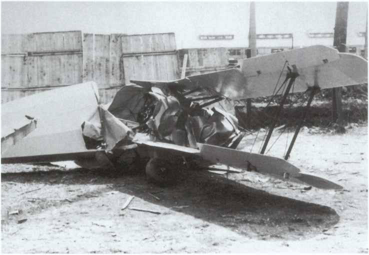
Bü 133C D-ESCC der RFM-Rangsdorf 1938/39



Bü 133A wird die Lizenzausführung für Spanien mit Hirth-Motor HM 506. 25 Stück wurden bei CASA als CASA 1 133L gebaut. Hier die 35•7.

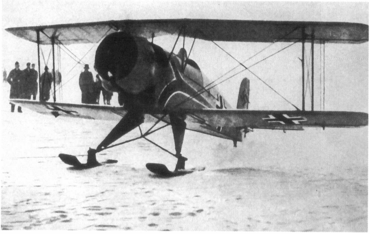


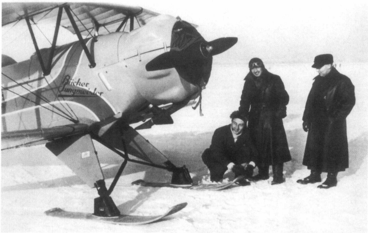
Die erste Vorführung des 'Jungmeister' in Japan endete mit Absturz und Tod des Piloten Hornbostel von der DVL. Hier kurz vor dem ersten Flug am 10.4.1938, der auch sein letzter wurde.



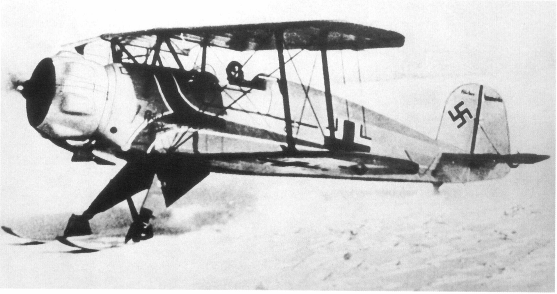
Die Trümmer des aus 80 m Höhe abgestürzten Flugzeuges in Tokio/ Haneda.

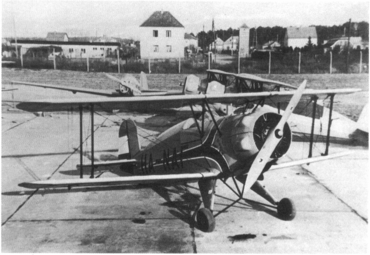
**Vorführung des 'Jungmeister' mit Schneekufen vom Chefpilot Arthur Benitz auf dem zugefrorenen Rangsdorfer See an einem sonnigen Wintersonntag 1940.**





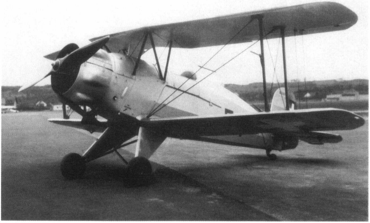
**Der 'Jungmeister' in der grauen RLM-Lackierung und Luftwaffen-Ausführung. Mit dabei Konstrukteur Weingärtner hockend, daneben Benitz und Betriebsleiter Brandenburger.**



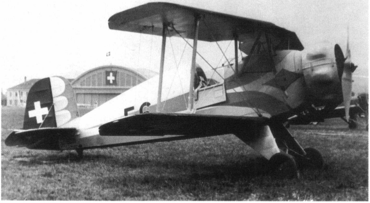


Vor der Bücker Halle-1 ein 'Jungmeister' für Ungarn HA-NAF, dahinter zwei noch ohne Kennzeichen aus der Fertigung und ein 'Student' Bü 180.

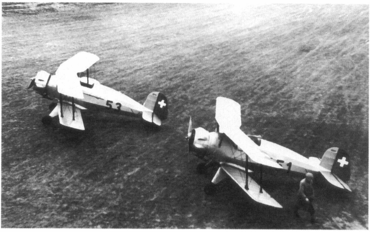
Aus Rangsdorf in die Schweiz gelieferter 'Jungmeister 51' (später U-51) in Dübendorf.

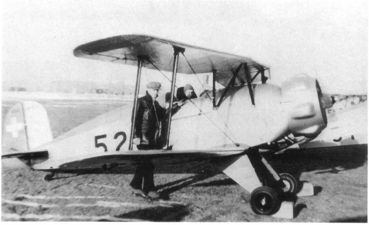


Eine der ersten des schweizer Lizenzbaus Do/Bü 133C 56 (später U-56) in Sonderlackierung für das internationale Flugmeeting in Dübendorf 1937.



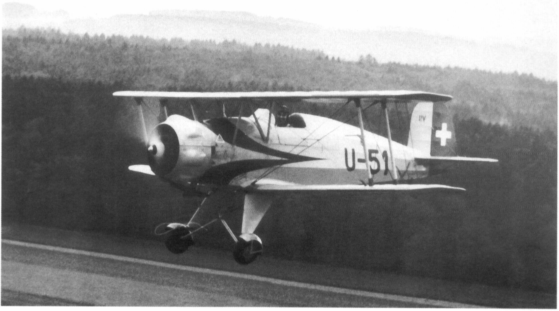
Im Januar 1937 wurden drei Bü 133C für die schweizer Luftwaffe geliefert. Hier zwei davon, die ‘51’ und ‘53’ in Rangsdorf. Ab Frühjahr 1937 baute Dornier in Altenrhein neben dem ‘Jungmann’ auch den ‘Jungmeister’ in Lizenz.



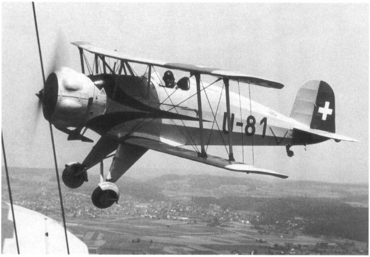


Hier die ‘52’ in Rangsdorf und rechts dahinter die ‘51’.

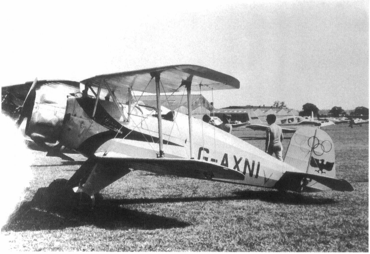
Die ‘51’ aus Rangsdorf, jetzt ‘U-51’, in Standardlackierung gelb mit schwarzen Streifen.

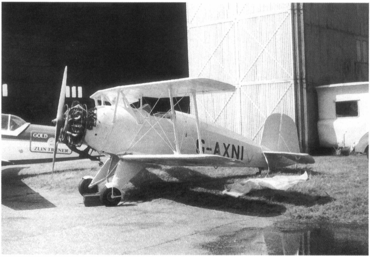


Die aus schweizer Lizenzfertigung stammende Do/Bü 133C U-81, Serien-Nr. c/n 28 war ab 1.5.1940 beim Militär im Einsatz, ab 1970 als HB-MKP für zivile Zwecke. Sie fliegt heute noch.



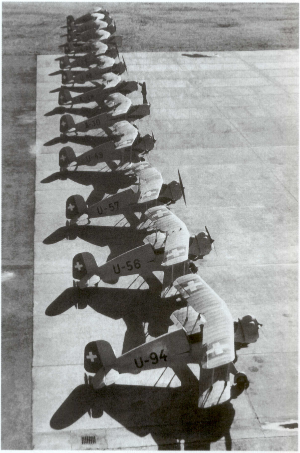
Die in Rangsdorf gebaute ex U-51, ab 1969 in England als G-AXNI. Sie stand vom 23.1.1937 bis 31.12.1968 im Militärdienst und wurde danach nur kurz in der Schweiz zivil geflogen als HB-MIM. Er ist der älteste noch fliegende 'Jungmeister'.



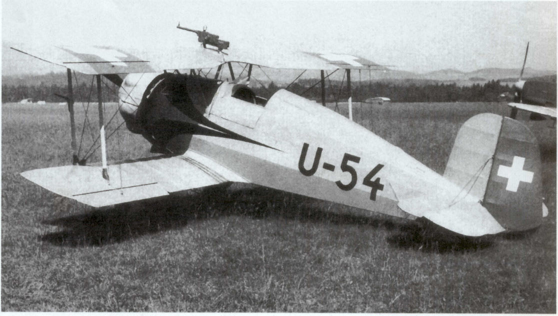


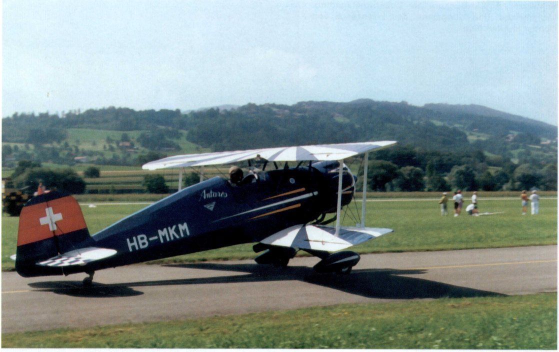
Die G-AXNI im Wycombe Air Park 1975

Schweizer Militär-Bückers in Locarno-Magadino. 'Jungmeister' und 'Jungmann' des Lizenzbaus von Dornier in Altenrhein.



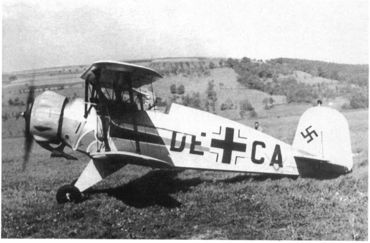
Dieser Militär-Bücker U-54 wurde für Luftkampfausbildung eine MG-Kamera mit Zielvorrichtung auf der oberen Tragfläche montiert.





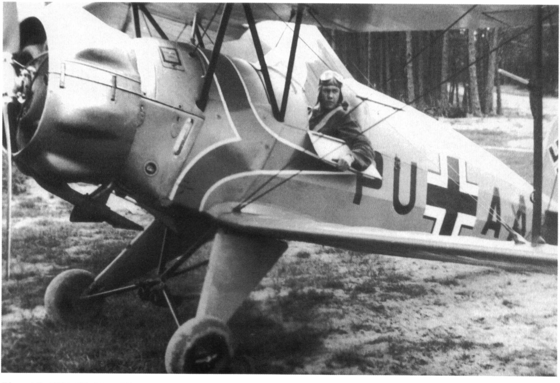
Schweizer Umbau auf Lycoming-Motor, genannt "Antares" in Chaux de Fonds. Es ist die Do/Bü 133C Werk-Nr. 36 und war vom 19.7.1940 bis 13.6.1968 als U-89 beim Militär und fliegt ab 4.6.1969 als HB-MKM zivil.

Die "Antares" im Flug am Matterhorn.



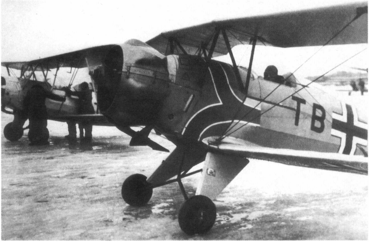
Bü 133C DE+CA Werk-Nr. 1134 von der F.S. A/B 113 Brünn

## Die Bü 133C bei der Luftwaffe

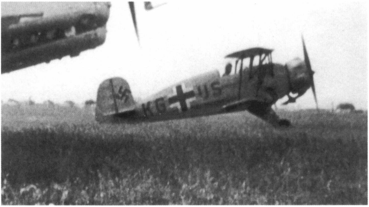


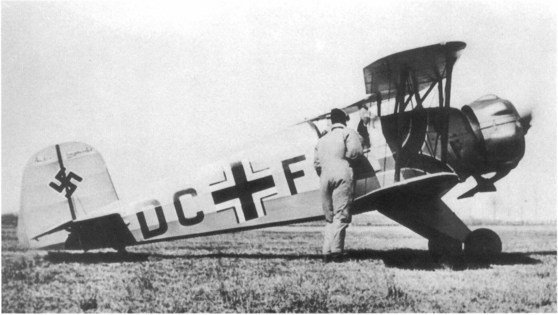
Diese Bü 133C PU+AA gehörte zuvor der Kunstflugstaffel. Die verstellbare VDM-Luftschraube sowie die Rauchpatronen-Vorrichtung am Fahrwerk sind noch vorhanden. Der weißumrandete grüne Streifen ist wegen dem Luftwaffenkennzeichen und verändertem Balkenkreuz gekürzt worden.

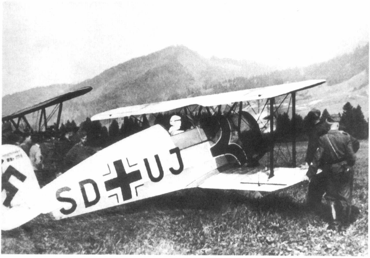
**Bü 133C TB+OR von der F.S. A/B 123 1941. Bei Umstellung von Zivil auf Luftwaffenkennzeichen wurde der grünweiße Streifen gekürzt.**



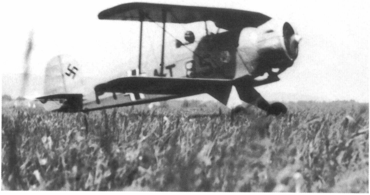
**Bü 133C KG+US der F.S. A/B 11 Schönwalde 1940**



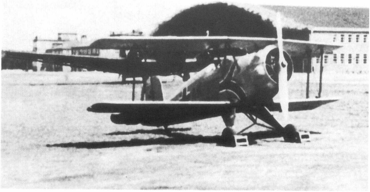




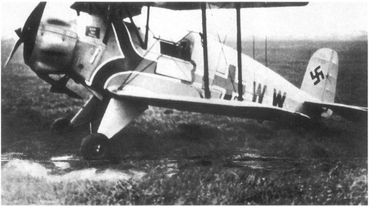
Bü 133C SD+UJ Werk-Nr. 1115 mit ungewöhnlich großem Hakenkreuz am Leitwerk



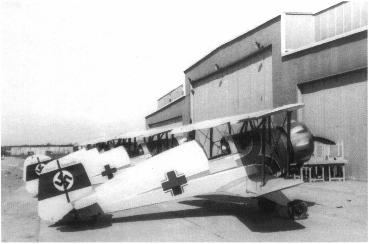
Bü 133C von der JFS 2 PT+AT



Bü 133C CR+AK

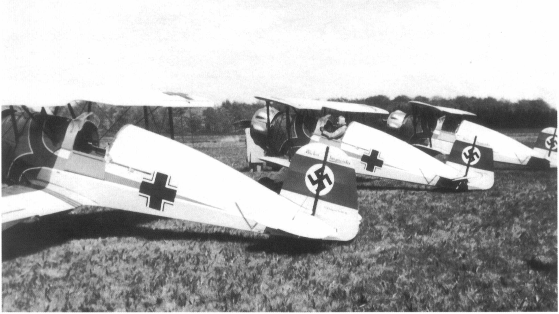


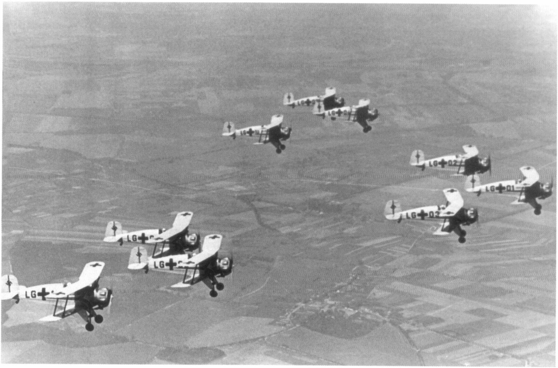
Bü 133C BI+WW



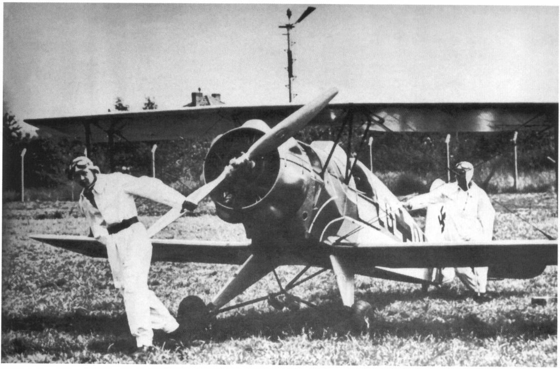
Drei 'Jungmeister' der RFM Rangsdorf wurden bei Bücker für die Kunstflugkette der Luftwaffe von Zivil auf Luftwaffe umgespritzt.

Hier die Luftwaffen-Kunstflugkette bei ihrem ersten öffentlichen Debüt im Ausland am 8.5.1938 in Arlon/Belgien beim Meeting Militaire.

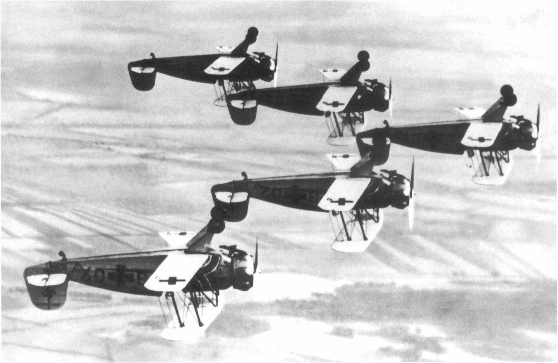




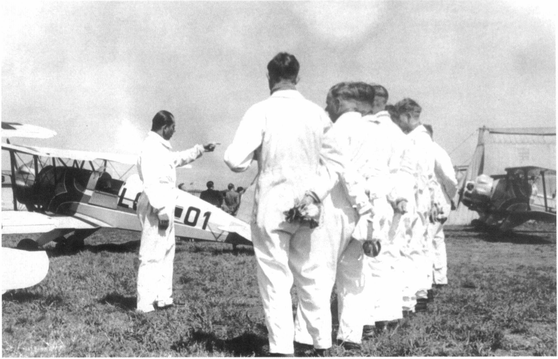
Die Kunstflugstaffel der Luftwaffe. Sie bestand nur im Sommer 1939. Erstes und einziges Auftreten beim internationalen Militärflieger-Treffen in Brüssel.



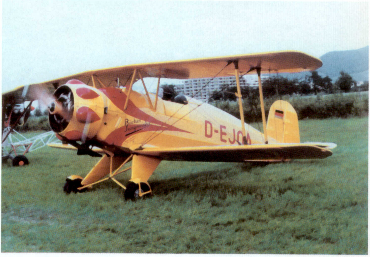
In Rangsdorf im Juni 1939. Man zieht den 'Jungmeister' von der Bahnlinie weg.



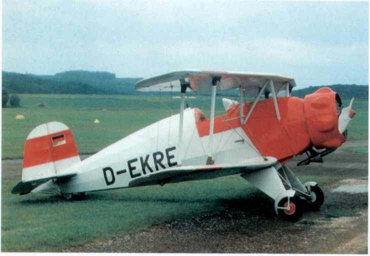
Wie ein Brett liegen die 'Jungmeister' der 5-er Gruppe beim Rückenflug.



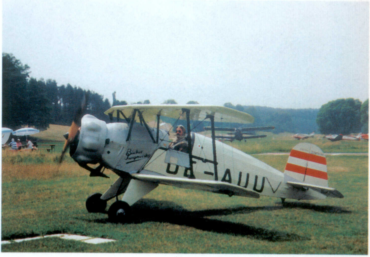
Beim Trainingslager in Rangsdorf Juni 1939. Der Führer der Staffel Hauptmann Trübenbach gibt seinen Piloten Anweisungen.



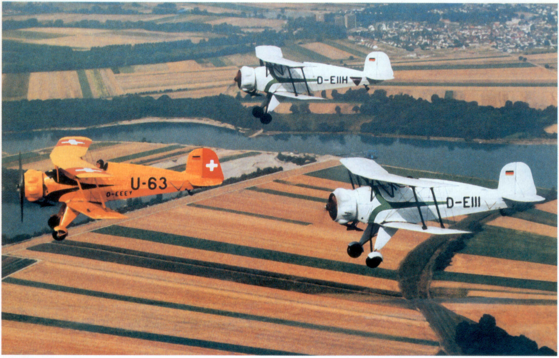
Deutsche 'Jungmeister' von heute aus schweizer Lizenzproduktion. D-EJOA Do/Bü 133C, beim Militär vom 18.6.1943 bis 31.12.1968 als U-49, danach bis Mai 1980 als HB-MIK zivil. Hier in Offenburg 1981.



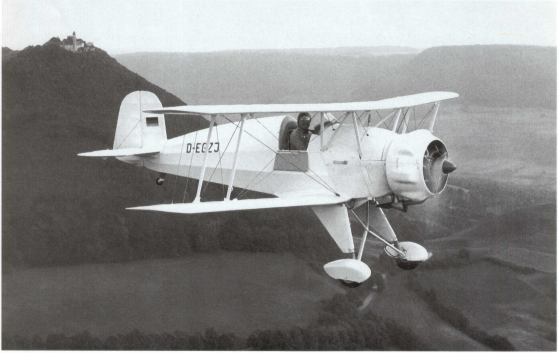
Do/Bü 133C auf der Hahnweide 1993. Eine der ersten der Dornier-Produktion mit Werk-Nr. 5, beim Militär vom 31.8.1937 bis 31.12.1968 als U-58, danach bis September 1980 zivil HB-MKF.



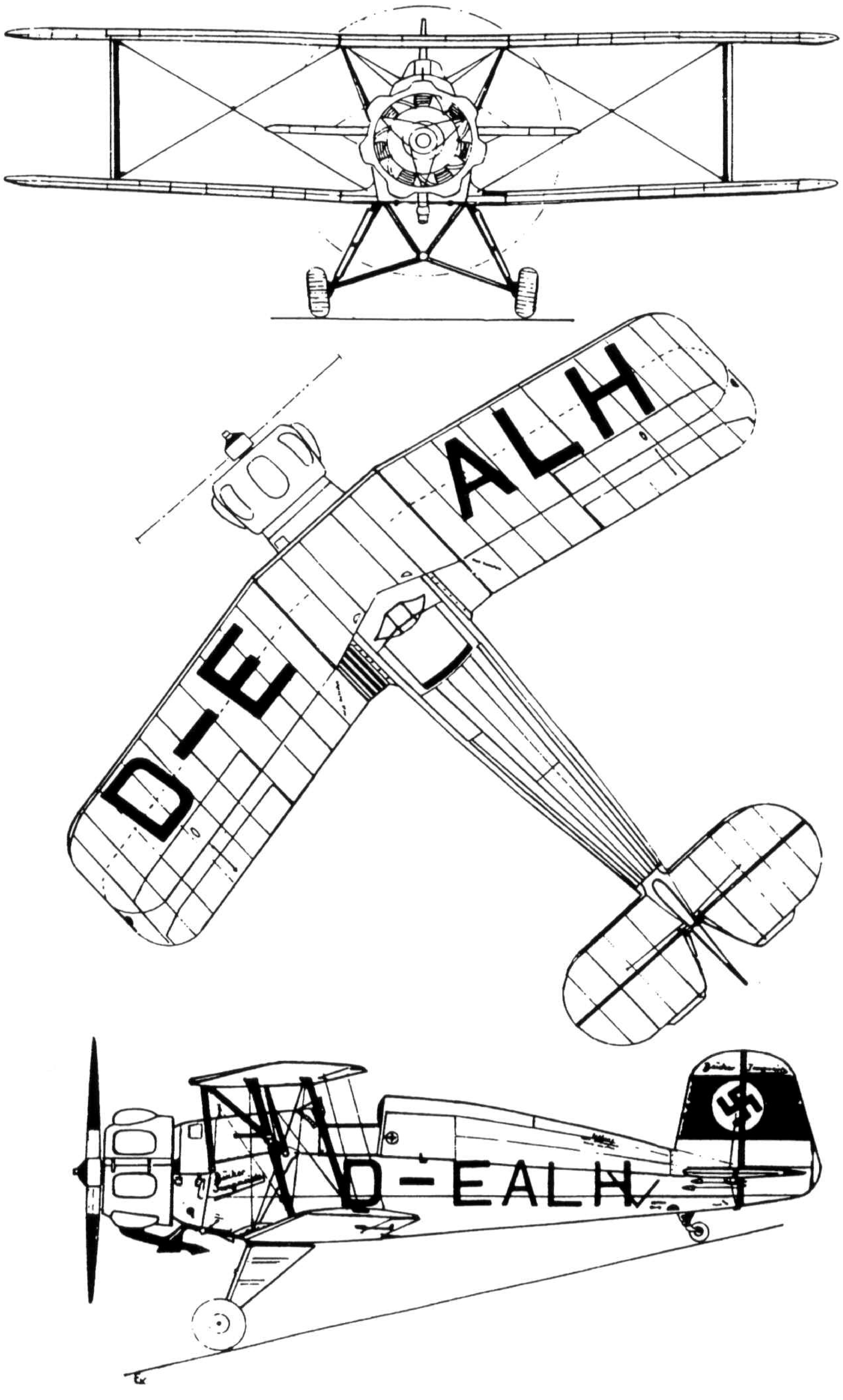
Do/Bü 133C OE-AUU, Werk-Nr. 10, ex U-63, D-EEEY kam 1991 nach Österreich (Wels). In der Lackierung eine erstklassig gelungene Nachbildung der Rangsdorfer Ausführung von 1937/38.



Drei 'Jungmeister' deutscher Zulassung im Flug 1985 bei Speyer. Der gelbe stammt aus schweizer Lizenzfertigung, die anderen zwei noch aus der Bücker-Produktion von 1937 Werk-Nr. 051 und 053, die man über Spanien erhalten konnte.



Graf Hagenburg fliegt den ersten Nachbau eines 'Jungmeister' als Bü 133D-1, Werk-Nr. 2001, D-EGZJ in Deutschland bei der Fa. Bitz in Haunstetten 1968. Im Hintergrund die Burg Teck bei Nabern.



## ‘Jungmeister’ Bü 133 und Bü 133B

hatten gleich die zweite Standard-Werkslackierung wie der ‘Jungmann’ Bü 131A/B:
allseitig Perlweiß, Motorhaube und alle Verkleidungsbleche Aluminium-Mattsilber gespritzt.

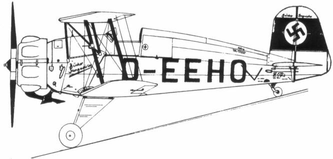
## ‘Jungmeister’ Bü 133C

Alle Maschinen allseitig Perlweiß, Motorhaube und alle Blechteile Aluminium-Mattsilber.
An den vorderen Seitenblechverkleidungen wurde links und rechts die Aufschrift “Bücker Jungmeister” schräg angebracht.
Ab 1938 wurde ein weißumrandeter grüner Streifen beidseitig am Rumpf eingeführt, zunächst aber nur an Sonderflugzeugen für Vorführungen, Kunstflugkette/Staffel der Luftwaffe.
Ab 1939 wurden alle ‘Jungmeister’ wie der ‘Jungmann’ mit dem Standardanstrich der Luftwaffe für Trainer versehen:
allseitig, auch die Motorhaube und Blechteile, RLM-leichtgrau, der grün-weiße Steifen wurde beibehalten.
Andere Lackierungen wurden nur auf Bestellung, insbesondere für den Export, ausgeführt.

**Bü 133C, D-EEHO, 1936/37:**

Mit dieser Maschine stürzte Graf Hagenburg 1937 beim Flugmeeting in Cleveland/Ohio in Folge Bodenberühung beim Rückenflug ab.

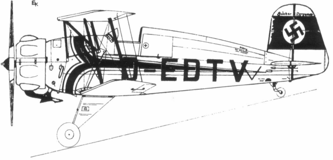
Anstrich: allseitig Perlweiß, Haube und Verkleidungsbleche Aluminium-Silber, Hakenkreuzfahne am Leitwerk.



**Bü 133C, D-EDTV**

Maschine der Reichsschule für Motorflug in Rangsdorf im standardmäßigen Werksanstrich von 1938/39.

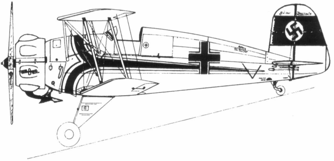
Anstrich: allseitig RLM-Vorkriegstrainer-Grau, einschließlich Haube und Verkleidungsbleche, an beiden Rumpfseiten weißumrandete grüne Streifen. Hakenkreuzfahne am Leitwerk.



**Bü 133 C**

Standardausführung für die Luftwaffe von 1938/39.

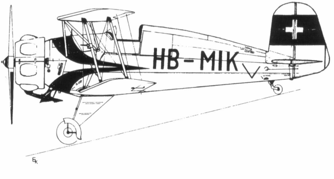
Anstrich: gleich dem standardmäßigen Werksanstrich von 1938/39, RLM-Vorkriegstrainer-Grau. Schmale Balkenkreuze, Hakenkreuzfahne am Leitwerk. Auf der Motorhaube Abzeichen der Firma Bramo.



**Do/Bü 133C**

Schweizer Lizenzausführung, gebaut bei Dornier in Altenrhein. Standardflugzeug für Kunstflugausbildung von Militär und Zivil.

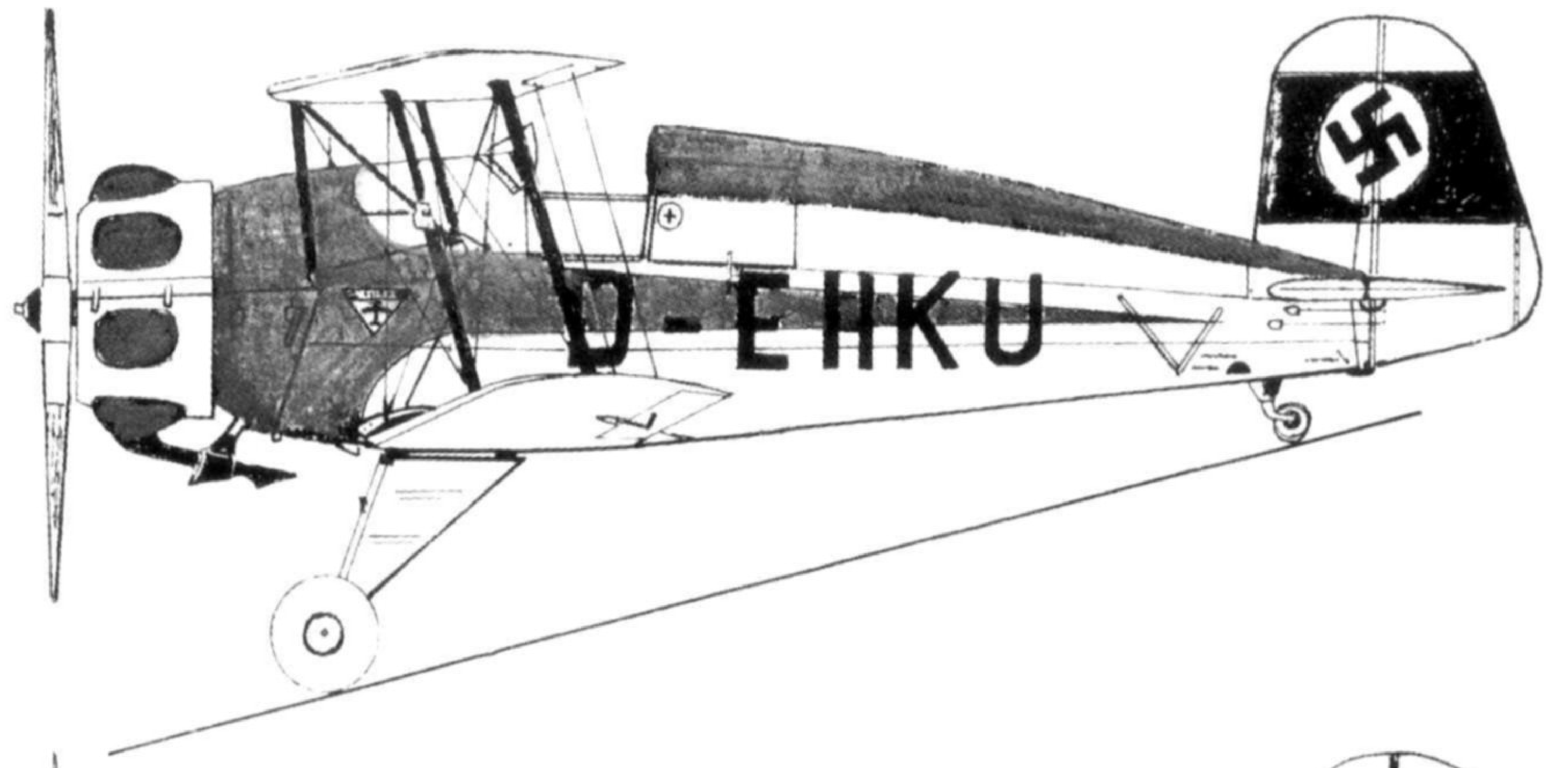
Anstrich: Allseitig Gelb mit schwarzen Streifen an den Rumpfseiten. HB-MIK, eine vom Militär für Zivil abgegebene Maschine. Ex-Militärkennzeichnung: U-49, Werk-Nr. 48.



**Bü 133 C, D-EHKU, Baujahr 1938**

Die Maschine gehörte dem NSFK und wurde vom deutschen Kunsflugmeister von 1938/39 Albert Falderbaum geflogen.

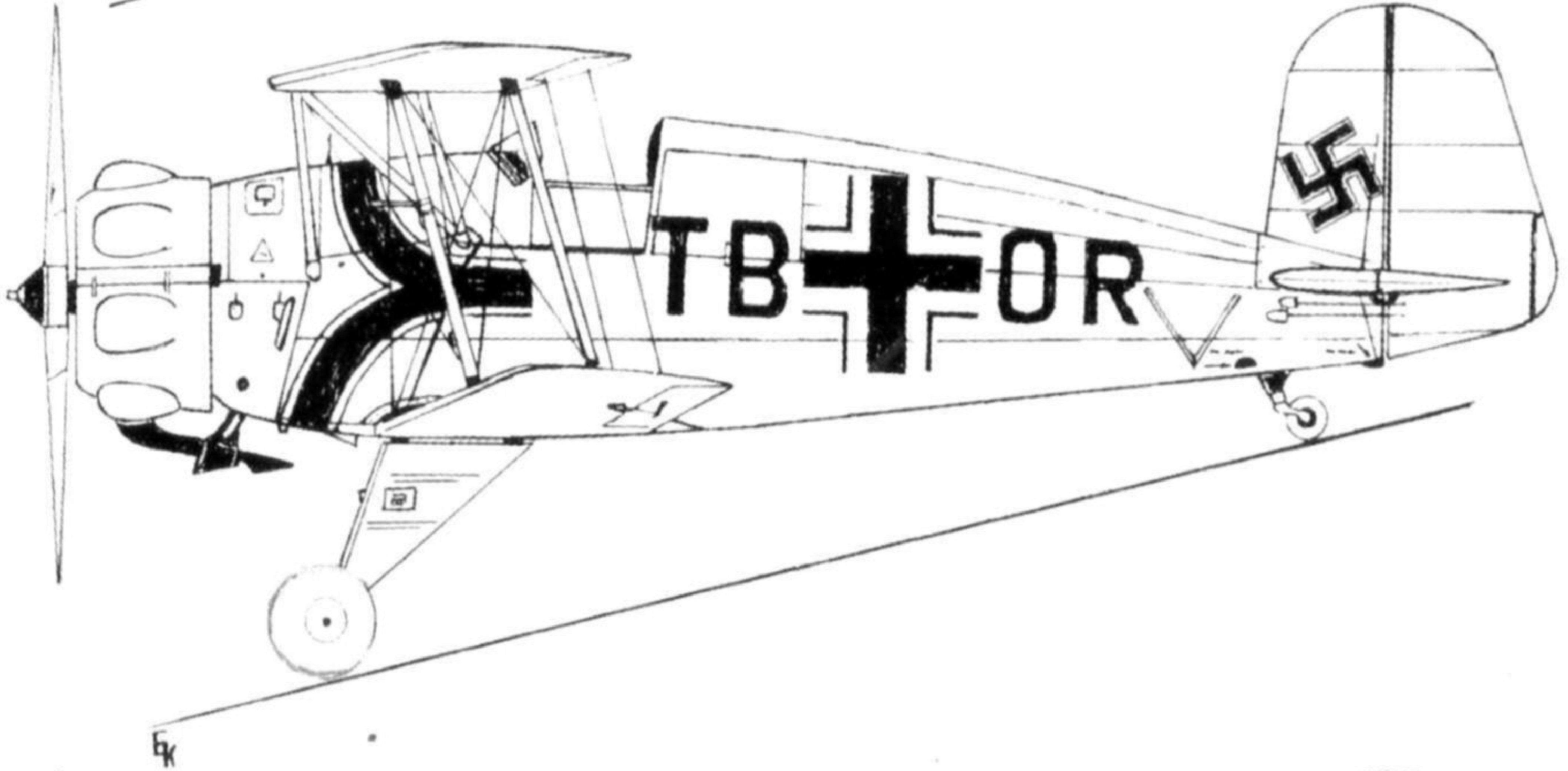
Lackierung: Bücker-Perlweiß, mit gelb umrandeten roten Streifen an beiden Rumpfseiten. Rumpfrücken und vorderes Teil, Zylinderausbuchtungen der Haube rot. Alle Tragflächen und Höhenleitwerk haben an Ober- und Unterseite rote Fieselerstreifen (vierfach). Bücker-Dreieck an der vorderen Rumpfseite.



**Bü 133C, TB+OR, Baujahr 1939**

vom Fliegerausb. Rgt. 33 Elbing-Wormbitt 1940.

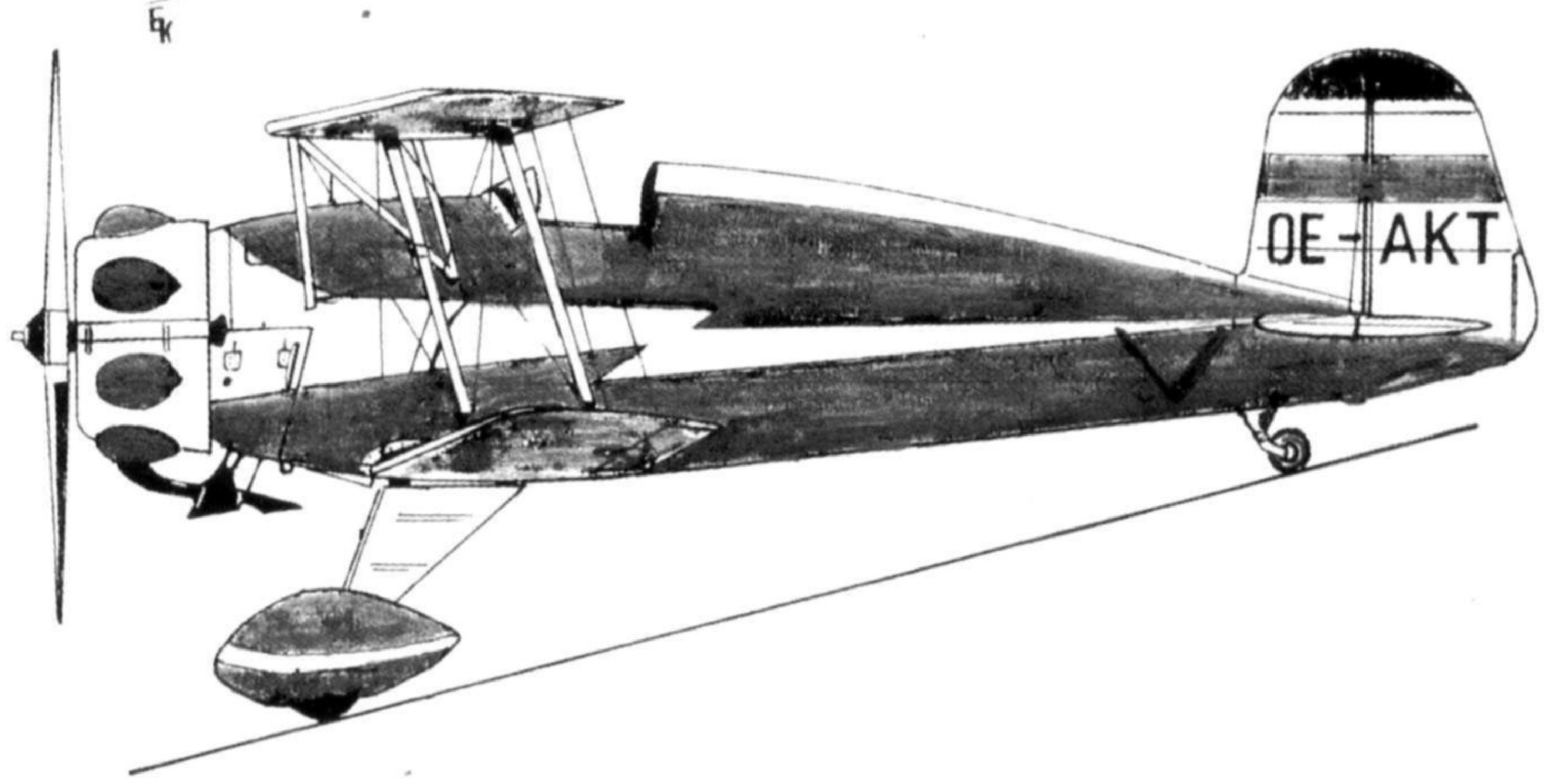
Lackierung: allseitig RLM-Grau.
Nach Einführung von Luftwaffenkennung und großen Balkenkreuzen 1940 wurde bei dieser Maschine die zivile Zulassung durch überstreichen gelöscht. Nur den vorderen Teil des grünweißen Streifens vom serienmäßigen Werksanstrich hat man gelassen.



**Bü 133 Do/Bü 133C (Schweizer Lizenzausführung)**

OE-AKT-Maschine des Kunstflug-Clubs Austria

Lackierung: Rot mit weißen Dekors wie Blitz an beiden Rumpfseiten und am Rumpfrücken. Haube weiß mit roten Zylinderausbuchtungen. Weiße Fieselerstreifen (zweifach) auf oberem Tragdeck und Höhenleitwerk. Österreichische Flagge (Rot-Weiß-Rot) am Leitwerk.



**Ein in den USA auf 200-PS-Lycoming-Motor umgebauter 'Jungmeister'**

Kennung: N87P

Lackierung: Weiß mit roten Dekors und Schachbrett am Seitenleitwerk und an der Fahrwerkverkleidung.